

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის  
იურიდიული ფაკულტეტი

უმრენა ბაბიჩვაძე

„საქპერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მზავრთა  
გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება“

სადისერტაციო ნაშრომი  
სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაკრებლად

სამეცნიერო ხელმძღვანელი:

სამართლის დოქტორი, პროფესორი თამარ ჩიტოშვილი



თბილისი 2012

# ს ა რ ჩ ე ვ ი

სათაური

გვერდი

გამოყენებული აბრევიატურების ნუსხა ..... 5  
 შესავალი ..... 6

**თავი I – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის  
 ზოგადი დახასიათება ..... 11**

1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის  
 წარმოშობა და განვითარება (ზოგადი დახასიათება) ..... 11  
 1.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის  
 წარმოშობა და განვითარების ისტორიული ასპექტები ..... 11  
 1.1.1. საჰაერო ტრანსპორტი, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის  
 საშუალება, დამახასიათებელი თავისებურებები ..... 11  
 1.1.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის  
 წარმოშობა და განვითარება საქართველოში ..... 17  
 1.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის  
 ზოგად-სამართლებრივი განმარტება ..... 23  
 1.3. საერთაშორისო ორგანიზაციების დამოკიდებულება  
 საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებისადმი ..... 26  
 1.4. საქართველოს სახელმწიფოებრივი მიდგომა საჰაერო  
 ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებისადმი ..... 29  
 2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის  
 ურთიერთობათა კლასიფიკაცია ..... 32  
 2.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის  
 ურთიერთობათა კლასიფიკაციის კრიტერიუმები ..... 32  
 2.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის  
 ურთიერთობათა სახეები ..... 33

**თავი II – საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის  
 (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის  
 სამართლებრივი საფუძვლები ..... 36**

1. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის)  
 და ტვირთის გადაზიდვის რეგულირების  
 ძირითადი საერთაშორისო ნორმატიული აქტები ..... 37  
 1.1. „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“  
 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია ..... 37  
 1.2. „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი  
 წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1929 წლის ვარშავის კონვენცია  
 და დამატებითი ოქმები – ე.წ. „ვარშავის სისტემა“ ..... 38  
 1.3. „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი  
 წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1999 წლის მონრეალის კონვენცია ..... 40  
 2. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის)

და ტვირთის გადაზიდვის რეგულირების შიდა რეგულირების ნორმატიული აქტები .....	43
2.1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი .....	43
2.2. საქართველოს საჰაერო კოდექსი .....	43

<b>თავი III – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება .....</b>	<b>45</b>
1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სახეები .....	45
1.1. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი .....	45
1.1.1. ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაცია .....	45
1.1.2. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების განმარტება .....	46
1.1.3. ზედნადები, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელი დოკუმენტი .....	52
1.1.4. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება (ზედნადების გაცემა) .....	53
1.1.5. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობები (ზედნადების რეკვიზიტები) .....	56
1.2. მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების შინაარსი .....	60
1.2.1. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება (ბილეთი) .....	60
1.2.1.1. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების განმარტება .....	60
1.2.1.2. ბილეთი, როგორც მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დამადასტურებელი დოკუმენტი .....	61
1.2.1.3. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადება .....	68
1.2.1.4. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ფორმა .....	72
1.2.1.5. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ენა .....	73
1.2.1.6. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ადგილი და დრო .....	73
1.2.1.7. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების პირობები (ბილეთის რეკვიზიტები) .....	74
1.2.1.8. მგზავრის გადაყვანის ხანგრძლივობა .....	76
1.2.1.9. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების შეწყვეტა .....	79
1.2.1.10. ბილეთის დაკარგვა .....	80
1.2.2. ბარგის გადატანის ხელშეკრულება (საბარგო ქვითარი) .....	81
1.2.2.1. ბარგის განმარტება და კლასიფიკაცია .....	81
1.2.2.2. ბარგის გადატანის ხელშეკრულების პირობები (საბარგო ქვითრის რეკვიზიტები) .....	83
2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია .....	85

<b>თავი IV – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები .....</b>	<b>87</b>
1. მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების მხარეები, მათი უფლება-მოვალეობები .....	88

1.1. მგზავრი .....	88
1.2. მგზავრის უფლება-მოვალეობები .....	92
1.3. გადამყვან-გადამზიდველი .....	98
1.4. გადამყვან-გადამზიდველის უფლება-მოვალეობები .....	100
2. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები და მათი უფლება-მოვალეობები .....	101
2.1. გამგზავნი (მიმღები) .....	101
2.2. გადამყვან-გადამზიდველი .....	104
2.3. გამგზავნის (მიმღების) უფლება-მოვალეობები .....	105
3. ერთმანეთის მიმღევიარი გადამყვან-გადამზიდველები და მათი უფლება-მოვალეობანი .....	113

## თავი V – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობა .....

118

1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები .....	118
1.1. სამოქალაქო სამართალდარღვევის შემადგენლობა, როგორც სამოქალაქო პასუხისმგებლობის წინაპირობა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში .....	118
1.2. ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა .....	125
1.3. გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი), პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება .....	127
1.3.1. გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი) .....	127
1.3.2. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლება .....	141
1.4. გამგზავნის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი) .....	147
1.5. მიმღების სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი) .....	153
1.6. მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი) .....	156
2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები .....	160
2.1. გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები .....	160
2.2. მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები .....	169
2.3. გამგზავნის (მიმღების) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის	

ფარგლები ..... 170

**თავი VI – დავის საკითხი და მისი გადაწყვეტა საჰაერო  
გადაყვანა-გადაზიდვის სახელშეკრულებო  
ურთიერთობებში ..... 171**

1. რეკლამაცია (პრეტენზია) ..... 172

2. სარჩელი, სასარჩელო ხანდაზმულობა ..... 181

დასკვნა ..... 185

გამოყენებული ლიტერატურა ..... 192

დანართი ..... 201

## გამოყენებული აბრევიატურების ნუსხა:

- საქართველოს სკ** – საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი;
- ვარშავის კონვენცია** – „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1929 წლის ვარშავის კონვენცია;
- ე.წ. „ვარშავის სისტემა“** – „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1929 წლის ვარშავის კონვენცია დამატებითი ოქმებით;
- მონრეალის კონვენცია** – „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1999 წლის მონრეალის კონვენცია;
- ჩიკაგოს კონვენცია** – „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის კონვენცია;
- იკაო** – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (ICAO);
- იატა** – საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (IATA);
- სსრკ** – საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკების კავშირი;
- საქართველოს სსრ სსკ-ი** - საქართველოს სსრ სამოქალაქო სამართლის კოდექსი;
- რფ სკ** – რუსეთის ფედერაციის სამოქალაქო კოდექსი;
- მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი** – მოლდავეთის რესპუბლიკის სამოქალაქო კოდექსი;
- უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ი** – უზბეკეთის რესპუბლიკის სამოქალაქო კოდექსი;
- ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ი** – ყაზახეთის რესპუბლიკის სამოქალაქო კოდექსი;
- აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ** – აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სამოქალაქო კოდექსი;
- გერმანიის სკ-ი** – გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი;
- სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ი** – სომხეთის რესპუბლიკის სამოქალაქო კოდექსი;
- უკრაინის სკ-ი** – უკრაინის სამოქალაქო კოდექსი;
- სსიპ** – საჯარო სამართლის იურიდიული პირი;
- №160 ბრძანება** – „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სატრანსპორტო საბუთების ფორმისა და შინაარსის ძირითადი მოთხოვნების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2007 წლის 28 დეკემბრის №160 ბრძანება;
- აშშ** – ამერიკის შეერთებული შტატები;
- რფ** – რუსეთის ფედერაცია;
- მაგ.** – მაგალითად;
- შეად.** – შეადარე;
- ე.ი.** – ესე იგი;
- ე.წ.** – ეგრეთ წოდებული;
- მუხ.** – მუხლი;
- ა.შ.** – ასე შემდეგ;
- იხ.** – იხილე.

## შ ე ს ა ვ ა ლ ი

სოციალურ-ეკონომიკური და პოლიტიკური ამოცანების დასახვით და შესრულებით განისაზღვრება თითოეული ქვეყნის განვითარების დონე. ამასთან, საზოგადოებრივ ურთიერთობათა სამართლებრივი რეგულირების აუცილებლობიდან გამომდინარე, საჭიროა მაღალ დონეზე დამუშავებული სამართლებრივი ბაზა. ამ თვალთახედვით, ჩვენს ქვეყანას დღესაც მრავალი ობიექტური მიზეზი უშლის ხელს.

ისტორიული წარსული არ გვაძლევს იმის თქმის საშუალებას, რომ საქართველო მშვიდად და დამოუკიდებლად ვითარდებოდა. დასტურად თუნდაც ბოლო საუკუნის გახსენებაა საკმარისი, როცა ჩვენი ქვეყანა საბჭოთა რეჟიმის გავლენას განიცდიდა და ცენტრალური მმართველი აპარატისაგან დამოუკიდებლად არაფერი გააჩნდა. მათ შორის, არც სამართლებრივი აზროვნება, რაც თავისთავად უარყოფითად აისახებოდა ქვეყნის განვითარების საერთო მდგომარეობაზე. მე-20 ს-ის 90-იან წლებამდე, როცა საქართველომ შეძლო სახელმწიფოდ ჩამოყალიბება და დემოკრატიული წინსვლა, იგი დაუსტებელი იყო. “მშობელს მოგლეჯილი ჩვილი ბავშვი” გზაგასაყარზე იდგა მეტად სერიოზული საფიქრალით. არჩევანი რთული გასაკეთებელი იყო. თუმცა ქართულმა სახელმწიფომ პროგრესულად მოაზროვნე ადამიანების მეშვეობით შეძლო სწორი გადაწყვეტილების მიღება – ევროპაში ინტეგრაციასა და რომანულ-გერმანულ სამართლებრივ სისტემაზე ორიენტირება ვფიქრობ, მართებული იყო.

გატარებულ მნიშვნელოვან რეფორმათაგან, ხაზგასმით უნდა გამოიყოს სამართლებრივი რეფორმა, რომლის ერთ-ერთი წარმატება 1997 წლის საქართველოს სკ-ის მიღებაა, რომელმაც ახლებურად ჩამოაყალიბა და დაარეგულირა როგორც სანივთო-სამართლებრივი, ისე ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობანი. შესაბამისად, მოხდა მათი პრაქტიკაშიც ახლებურად დამკვიდრება. კერძოდ, 1997 წლის საქართველოს სკ-მა სრულიად ახლებურად განმარტა საკუთრების ცნება და შინაარსი, მასთან დაკავშირებული ურთიერთობების სამართლებრივი მოწესრიგების მექანიზმები. მკვიდრდება ნოვატორული ხასიათის ზოგიერთი სახელშეკრულებო ურთიერთობა (მაგ: ლიზინგი, ფრენშაიზინგი). ასევე ახლებურად დაარეგულირა მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობები, გაითვალისწინა მათში არა მხოლოდ სახელმწიფოს მონაწილეობის შესაძლებლობა, არამედ ფიზიკური და კერძო სამართლის იურიდიული პირებისაც. ამასთან, გაითვალისწინა ცალკეულ სუბიექტთა ინტერესების დაცვის მექანიზმები და სხვა. იდეალური ქვეყნად არაფერია, მაგრამ მიუხედავად არსებული ხარვეზებისა, იგი არსებით როლს თამაშობს კერძო სამართლებრივ ურთიერთობათა რეგულირების სფეროში.

**კვლევის თემის აქტუალობა.** ნაშრომში განხორციელებული კვლევა ემსახურება საქართველოს სკ-ით გათვალისწინებულ კერძო სამართლის იმ ინსტიტუტების შესწავლას, რომლებიც საჯარო სამართლის ნორმებთან

სინთეზში უკავშირდებიან სატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვებს. მგზავრთა გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა სატრანსპორტო სამართლით აღიარებული და რეგულირებული საზოგადოებრივი ურთიერთობებია, რაც შესაძლოა წარმოიშვას, შეიცვალოს ან შეწყდეს სარკინიგზო, საავტომობილო, წყლის და/ან საჰაერო სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით. საინტერესო იქნებოდა ერთობლიობაში როგორც სარკინიგზო, ისე საზღვაო (სამდინარო), საავტომობილო და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივ ურთიერთობათა თეორიულ-პრაქტიკული შედარებით-სამართლებრივი კვლევა, მაგრამ აღნიშნული სცილდება სადოქტორო ნაშრომისთვის წაყენებულ მოთხოვნებს. ამიტომ კვლევის საგნის შერჩევისას თემის შინაარსი დაკონკრეტდა და შემოიფარგლა ტრანსპორტის სახეობის მიხედვით. ყურადღება შევაჩერეთ საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებულ მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობებზე მათთვის დამახასიათებელი ნიშან-თვისებების, პრიორიტეტებისა და არსებული სამართლებრივ-პრაქტიკული პრობლემების გამო.

კვლევის აქტუალობა ასევე განაპირობა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე ქართული სამოქალაქო ავიაციის ინტეგრაციისა და შესაბამისი სამართლებრივი მოწესრიგების საკითხებისადმი სახელმწიფოს დამოკიდებულებამაც. სატრანსპორტო დარგის განვითარებასთან ერთად დღემდე ფართოვდება მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ტერიტორიული არეალი და მოცულობა, რაც განაპირობებს სახელმწიფოთა, საერთაშორისო ორგანიზაციათა და თვით ავიაკომპანიათა მხრიდან ყურადღების ზრდას, საერთო პრაქტიკულ შედეგებში არეკლილი პრობლემების გათვალისწინებით უზრუნველყონ თითოეული დაკავშირებული საკითხის სამართლებრივი რეგლამენტაცია. ტრანსპორტის სახეობათა მიხედვით, ასეთ ურთიერთობათაგან ცალკეული, შესაბამისად, ექვემდებარება საჯარო და კერძო, ზოგადი და სპეციალური სამართლის ნორმებით მოწესრიგებას. სწორად აღნიშნავს ა. საიდოვი,<sup>1</sup> რომ არსებობს სამართლის განსაკუთრებული სფეროები, სადაც საჯარო და კერძო სამართლის ნორმები მჭიდროდ გადახლართულია ერთმანეთში. ავტორი ასეთად სატრანსპორტო სამართალს ასახელებს, კონკრეტულად, საჰაერო სამართალს. ა. საიდოვის პოზიციისაგან არ განსხვავდება პირადი მოსაზრებაც, რადგან აღნიშნული ნათლად დაადასტურა კვლევის პროცესში შესწავლილმა ნორმატიულმა მასალამ.

**თემის მეცნიერული დამუშავების ხარისხი.** საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა რეგულირებისათვის ხელშეკრულება ძირითადი სამართლებრივი მექანიზმია. თუმცა გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება ნორმატიულ დონეზე გარკვეულწილად მოწესრიგებული ურთიერთობაა, მაგრამ საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ფარგლებში მეცნიერულად

<sup>1</sup> *Саидов А.* Сравнительное правоведение основные правовые системы современности, Под редакцией доктора юридических наук, профессора *Туманова В.*, Москва, 2003, стр. 159.



დამუშავებული დღემდე არ არის. სხვა სამართლებრივ პრობლემებთან შედარებით მწირია მეცნიერული კვლევის ინტერესი ქვეყნის ფარგლებს გარეთაც. შეიძლება ითქვას, რომ წინამდებარე კვლევა წარმოადგენს საპაერო ტრანსპორტით მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის კერძო სამართლებრივ ურთიერთობებში სიღრმისეული წვდომის პირველ მეცნიერულ მცდელობას საქართველოში. ამდენად, ნაშრომის მოკრძალებული მიზანია წარმოადგენდეს ღირებულ დოკუმენტს საქართველოში ამ მხრივ არსებული სამართლებრივი ბაზის სრულყოფის ხელშესაწყობად.

**კვლევის ამოცანები და მიზანი.** კვლევის ამოცანაა გამოვლინდეს საქართველოსთვის არსებული სამართლებრივი და პრაქტიკული პრობლემები საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმებისა და მხარეების განსაზღვრულობის თვალსაზრისით, გამოიკვეთოს პრიორიტეტები და გამოიძებნოს პრობლემათა გადამჭრელი სამართლებრივი გზები საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში პირთა პასუხისმგებლობის საკითხთან და დავის გადაწყვეტასთან დაკავშირებით, მარეგულირებელ ნორმებს მიეცეს სამართლებრივი შეფასება ტერმინოლოგიური და სისტემატიზაციის თვალსაზრისით.

რაც შეეხება კვლევის მიზანს, კვლევის თემის ამოცანებიდან, აქტუალობითა და პრაქტიკული მნიშვნელობიდან გამომდინარეობს. კვლევის მიზანს წარმოადგენს საპაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობების იურიდიული ბუნების მრავალმხრივი და სისტემური ანალიზის საფუძველზე არსებულ პრობლემათა დასაძლევად სათანადო გზების პოვნა. ამასთან, პასუხი გაეცეს ერთ-ერთ მთავარ კითხვას – გაკეთდა თუ არა სწორი არჩევანი საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე დამკვიდრების უზრუნველსაყოფად? იგულისხმება ე.წ. „ვარშავის სისტემასთან“ შედარებით მონრეალის კონვენციისათვის პრიორიტეტის მინიჭება, რაც გამოიხატა დამტკიცების მიზნით მასთან მიერთებაში.<sup>2</sup>

**კვლევის ობიექტი.** სადისერტაციო ნაშრომში მოცემული კვლევის ობიექტია მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამოქალაქო სამართლებრივი ურთიერთობები. ძირითად პრობლემასთან ერთად განიხილება საკითხები ადმინისტრაციული სამართლიდან და საერთაშორისო სამართლიდან, რამდენადაც საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვა მჭიდროდ არის სამართლის ამ დარგებთან დაკავშირებული, მით უმეტეს, საქართველოს შემთხვევაში, რადგან მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა ძირითადად საერთაშორისო რეისებით სრულდება.

<sup>2</sup> „საერთაშორისო საპაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ კონვენციის დამტკიცებისა და ძალაში შესვლის თაობაზე“ საქართველოს პრეზიდენტის 2010 წლის 15 ოქტომბრის №834 ბრძანებულებით დამტკიცდა მითითებული კონვენცია ძალაში შესვლის მიზნით.

**კვლევის მეთოდები:** კვლევის პროცესში გამოყენებულია შემდეგი მეთოდები:

**ისტორიული კვლევის მეთოდი** – აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით შესწავლილ იქნა საჰაერო ტრანსპორტის წარმოშობისა და სამოქალაქო ავიაციის დარგად ჩამოყალიბების საკითხი. საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვების წინარე ისტორია, რა დროსაც ყურადღება გამახვილდა განვითარების ძირითად ასპექტებზე წარმოშობიდან დღემდე სხვადასხვა სახელმწიფოში. შედეგად, შეიქმნა ზოგადი წარმოდგენა საჰაერო გზით გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების ტექნიკური საშუალებისა და კვლევის საგნის შესახებ, რაც მნიშვნელოვანია სტრუქტურაში მოცემული სხვა შემდგომი საკითხების განსახილველად.

**ნორმატიულ-დოქტრინალური კვლევის მეთოდი** – აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით შესწავლილი და გაანალიზებულია საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის კუთხით არსებული სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობა, სამეცნიერო ლიტერატურა და მკვლევართა ცალკეული შეხედულებები.

**ლოგიკური და სტატისტიკური კვლევის მეთოდი** – აღნიშნული მეთოდის გამოყენებით გაანალიზებულია ცალკეულ პერიოდში მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სტატისტიკური მაჩვენებლები, გადმოცემულია ნორმატიული მასალის, სასამართლო პრაქტიკისა და ცალკეული შეხედულებების ლოგიკური ანალიზი.

**შედარებით-სამართლებრივი კვლევის მეთოდი** – კვლევის სფეროსთან დაკავშირებული სხვადასხვა სახელმწიფოს კანონმდებლობის, ასევე საერთაშორისო უნიფიცირებული სამართლის ნორმების შედარებითმა ანალიზმა, ვფიქრობ, საშუალება მომცა გამომეკვთა მსგავსება-განსხვავებები, პრობლემები და უპირატესობები.

**ნაშრომის სტრუქტურა.** ნაშრომი შედგება შესავალის, 6 თავისა და დასკვნისაგან. ნაშრომს თან ერთვის გამოყენებული ლიტერატურის ნუსხა.

1-ლ თავში განხილულია საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობათა წარმოშობისა და განვითარების ისტორიული ასპექტები. ყურადღება გამახვილებულია საჰაერო ტრანსპორტის, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის საშუალების თავისებურებებზე. სწორედ ისინი მნიშვნელოვანწილად განაპირობებენ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა წარმოშობას, შეცვლას ან შეწყვეტას. სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის პარალელურად მოცემულია გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა განვითარებით მიღწეული შედეგების – გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კლასიფიკაცია და ამ ურთიერთობათა რეგულირებისათვის სახელმწიფოებრივი თუ საერთაშორისო მიდგომები.

მე-2 თავში გადმოცემულია საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობათა მარეგულირებელი ძირითადი შიდასახელმწიფოებრივი თუ საერთაშორისო სამართლის ნორმების განხილვა, შედარება და ანალიზი. ხაზგასმულია მონრეალის კონვენციის პრიორიტეტულობის შესახებ.

მე-3 თავში საუბარია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმების – ზედნადებისა და ბილეთის (საბარგო ქვითრის) შინაარსის შესახებ. შედარებით-სამართლებრივი კვლევის შედეგად გამოკვეთილია საკანონმდებლო ხარვეზები და წარმოდგენილია მათი შევსების მექანიზმები.

მე-4 თავი უშუალოდ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების მხარეების კვლევას მოიცავს. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ტვირთის გადაზიდვის ორმხრივობის, სამხრივობისა და მისი, როგორც მესამე პირის სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებად მიჩნევის საკითხებს. ასევე ერთმანეთის მიმდევარი გადაყვანა-გადაზიდვების სამართლებრივ მდგომარეობას და უფლება-მოვალეობებს.

მე-5 თავში ასახულია მრავალმხრივი კვლევა და შედარებითი ანალიზი ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის წინაპირობების, საფუძვლებისა და პასუხისმგებლობიდან განთავისუფლების თაობაზე. აგრეთვე განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა მათი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლების კვლევასა და შედარებით-სამართლებრივ ანალიზს.

მე-6 თავში განხილულია ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობებში წამოჭრილი დავების თეორიული თუ პრაქტიკული რეგულირების საკითხები.

დასკვნაში წარმოდგენილია ყოველივე ზემოაღნიშნულ საკითხთა მრავალმხრივი კვლევის შედეგები, რაც გამოიხატება წინადადებებში, თუ როგორ მესახება საქართველოს სამოქალაქო საავიაციო ბაზრის შიდა განვითარებისა და საერთაშორისო საავიაციო ბაზარზე დამკვიდრების ხელშეწყობის მიზნით, არსებული საკანონმდებლო ხარვეზების შევსების გზები.

## თავი I – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგადი დახასიათება

1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარება (ზოგადი დახასიათება)
- 1.1 საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარების ისტორიული ასპექტები
- 1.1.1. საჰაერო ტრანსპორტი, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის საშუალება, დამახასიათებელი თავისებურებები

ადამიანი, რომელსაც სხვა თვისებებთან ერთად, ბუნებრივ გარემოზე დაკვირვებისა და აღქმის უნარი გააჩნია, მუდმივად გამოხატავდა ცისადმი ინტერესს მიუხედავად იმისა, რომ ცალკეულ საზოგადოებრივ-ეკონომიკურ ფორმაციაში გადაადგილების ანდა რაიმეს გადაზიდვის საშუალებად იყენებდა ცხოველს (ცხენს, აქლემს, სპილოს და სხვა). საჰაერო სივრცით დაინტერესებამ ხელი შეუწყო მსოფლიო სამეცნიერო-ტექნიკურ პროგრესს, რასაც მოწმობს ისტორიული ფაქტები და დღევანდელი რეალობა. გამოგონებული იქნა ტექნიკური მოწყობილობა – ტრანსპორტი, <sup>3</sup> რომლის მრავალი სახეობის მოდელია დღეს ექსპლუატაციაში. მისგან ნაწარმოები სიტყვაა ტრანსპორტირება, <sup>4</sup> რაც სატრანსპორტო საშუალებით განხორციელებად ვინმეს ან რაიმეს გადაადგილებას ნიშნავს. არსებობს სატრანსპორტო საშუალების ოთხი სახე – სარკინიგზო, საავტომობილო, წყლის (საზღვაო, სამდინარო) და საჰაერო. ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრის გადაყვანა შესაძლებელია თითოეული მათგანით. კვლევისათვის საინტერესო საჰაერო ტრანსპორტი დანარჩენ სახეებთან შედარებით ახალი გამოგონებაა და იყოფა სატვირთო თვითმფრინავად და სამგზავრო (მასთან ერთად, საქონლის გადამტან) თვითმფრინავად.<sup>5</sup>

თვითმფრინავის, როგორც საჰაერო სატრანსპორტო საშუალების <sup>6</sup> გამოგონებას წინ უსწრებდა ფრანგი ძმების – მონგოფილიების მიერ საჰაერო ბურთის გამოგონება.<sup>7</sup> შემდგომში გამოგონებული იქნა მარტივი

<sup>3</sup> „ტრანსპორტი“ (ლათინური სიტყვაა (transporto) და ნიშნავს „გადაადგილებ“) განიმარტება, როგორც ეკონომიკის, მეურნეობის სფერო, როგორც ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის საშუალება. **იხ.** Большой юридический энциклопедический словарь, (Автор и составитель **А. Барихин**), Москва, 2006, стр. 645.

<sup>4</sup> იატა-ს მიერ მიღებული, მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადატანის საერთაშორისო წესების განმარტებით, „გადაყვანა-გადაზიდვა“ და „ტრანსპორტირება“ ერთმნიშვნელოვანი ტერმინებია. **იხ.** Международные правила перевозки пассажиров и багажа, принятые IATA. **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.avianavigator.ru/content/view/278/6/>>.

<sup>5</sup> **იხ.** Большая юридическая энциклопедия, Москва, 2005, стр. 601-602.

<sup>6</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის 1-ლ მუხელში განმარტებულია, როგორც „თვითმფრინავები, შევუღლმფრენები, დირიჟაბლები, პლანერები, საჰაერო ბუშტები, საფრენი აპარატები და სხვა საფრენად განკუთვნილი საშუალებები“.

<sup>7</sup> მათ 1783 წელს საფრანგეთში, ლიონთან ახლოს, ცაში გაუშვეს საჰაერო ბურთი. თავდაპირველად სანახაობითი ხასიათის ღონისძიება შემდგომში შემოსავლის წყაროდაც იქცა. ასე ხდებოდა საქართველოშიც 1882 წლიდან 1908 წლამდე, ვიდრე აღ. მოკაისკიმ შექმნა საფრენი აპარატი – პლანერი, ხოლო ა. შიუკოვმა (შიუკაშვილმა) მახათას მთიდან განახორციელა 1-ლი ფრენა. 1909 წელს, ფრანგმა ბრელიომ კი, საფრანგეთის ჩრდილოეთი სანაპიროდან ლამანშის სრუტის გადაფრენით ინგლისის სანაპიროს

კონსტრუქციის საფრენი აპარატი,<sup>8</sup> ხოლო 1907 წელს გერმანელმა ოტო ლილიენტალმა პირველმა ააგო და ფრენა განახორციელა პლანერით.<sup>9</sup> ისტორიული ფაქტები ნათელყოფენ, რომ განვითარების საწყის ეტაპზე შექმნილი საჰაერო აპარატი გადაყვანა-გადაზიდვის საშუალებად მოაზრებული ვერ იქნებოდა თუნდაც მარტივი კონსტრუქციისა და ჰაერში ყოფნის ნახმოკლე შესაძლებლობის გამო. მოგვიანებით, თვითმფრინავი სისტემატურად და ეფექტურად იქნა გამოყენებული როგორც შიდა, ისე საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვისათვის. იქცა რა იგი სატრანსპორტო საშუალებად, აუცილებელი გახდა გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების სამართლებრივი რეგლამენტაცია. ამ თვალსაზრისით, მსოფლიოში მიღებულ აქტთაგან აღსანიშნავია საფრანგეთში – 1911 წლის საჰაერო გადაადგილების დეკრეტი, დიდ ბრიტანეთში – აქტი საჰაერო ნავიგაციის შესახებ.

საჰაერო ტრანსპორტის ტექნოლოგიური სრულყოფის შედეგია სამოქალაქო ავიაციის<sup>10</sup> სამეურნეო-ეკონომიკური მნიშვნელობის დარგად ჩამოყალიბება. სამოქალაქო ავიაცია დაიყო კომერციულ და საერთო დანიშნულების სამოქალაქო ავიაციად.<sup>11</sup> მათგან პირველს გააჩნია საქმიანობის კომერციული საფუძველი. იგი განიხილავს ავიაკომპანიებს და გამოიყენება მგზავრთა გადასაყვანად (ბარგის გადასატანად) და ტვირთის (ფოსტა) გადასაზიდად. რაც შეეხება საერთო დანიშნულების ავიაციას, უზრუნველყოფს როგორც ზოგადად მიღებულ, ისე სპეციალურ მომსახურებას საჰაერო ტაქსით, თვითმფრინავებით, რომლებიც ეკუთვნიან კერძო სამართლის იურიდიულ პირებს და უზრუნველყოფენ განსაკუთრებული პერსონალის გადაადგილებას, კერძო თვითმფრინავებით, რომლებიც გამოიყენება ბიზნესისთვის ან მოგზაურობისთვის. მეცნიერებაში ასევე მსჯელობენ საზოგადოებრივი და კერძო გადაზიდვების შესახებაც. შრეინერ ჯა<sup>12</sup> განიხილავს „საზოგადოებრივი გადაზიდვების“ ვალდებულებებს, რის საწინააღმდეგოსაც წარმოადგენს კერძო

მიადწია. **იხ. ი. ავალიანი**, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბილისი, 2007, გვ. 6-10.

<sup>8</sup> 1903 წელს ძმებმა რაიტებმა საფრენი აპარატით შექმნეს ჰაერში 59 წამით გაჩერება. 1904 წელს შედეგი გააუმჯობესეს, ჰაერში ყოფნის დრომ 5 წუთი და 4 წამი შეადგინა. ამ დროში გავლილი მანძილი 4.8 კმ იყო. 1905 წლის 29 სექტემბერს, მათ მიერ შედეგი კვლავ გაუმჯობესდა. ამჯერად, ჰაერში ყოფნის დრომ 20 წუთი და 5 წამი შეადგინა. ამავე წლის 4 ოქტომბერს - 33 წუთი და 17 წამი, ხოლო 5 ოქტომბერს – 38 წუთი და 3 წამი, საშუალო სიჩქარით 60 კმ/სთ. **იხ.** ავიაციის ისტორია, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[www.aviac.info](http://www.aviac.info)>.

<sup>9</sup> **ი. ავალიანი**, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბილისი, 2007, გვერდი 8.

<sup>10</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის 1-ლი მუხლის (გამოყენებული ტერმინების განმარტება) თანახმად, სამოქალაქო ავიაცია არის ავიაცია, რომელიც გამოყენების მიზნის მიხედვით, იყოფა სატრანსპორტო და საჰაერო დანიშნულების ავიაციად. ამასთან, თუ სამოქალაქო ავიაცია გამოიყენება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების განსახორციელებლად, მიეკუთვნება სატრანსპორტო ავიაციას. წინააღმდეგ შემთხვევაში – საერთო დანიშნულების ავიაციას. **იხ.** 1996 წლის 29 ოქტომბრის საქართველოს საჰაერო კოდექსი (№462), **გამოქვეყნებულია:** პარლამენტის უწყებანი, 1996წ., №27-28/4.

<sup>11</sup> **იხ.** Большая юридическая энциклопедия, Москва, 2005, стр. 9.

<sup>12</sup> **Reinhard Zimmermann**, The Law of Obligations Roman Foundations of The Civilian Tradition, Oxford, University, p. 523-524.

გადაზიდვები. საზოგადოებრივი გადაზიდვები განმარტებულია, როგორც გადაზიდვები, სადაც პასუხისმგებელი პირი დამქირავებლის წინაშე ვალდებულია იღებს საქონლის ტრანსპორტირებაზე. მათგან განსხვავებით, კერძო გადაზიდვები არ ითვალისწინებს იმავე მოთხოვნებს. ისინი პასუხისმგებელი არიან საქონლის სანდო შემნახველის დონეზე.

საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები სხვა საკითხებთან ერთად მცირედით დაარეგულირა პარიზის 1919 წლის კონვენციამ. ასევე აშშ-ში 1926 წელს მიღებულმა აქტმა კომერციული ავიაციის შესახებ. მე-20 საუკუნის 20-30-ნი წლებიდან კი, სახელმწიფოთა შორის „ჰაერის თავისუფლების“ პრინციპზე დაყრდნობით იღება საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების მომწესრიგებელი ორმხრივი ხელშეკრულებები, რომლებიც ცხადია ვერ მოაწესრიგებდნენ შიდა სახელმწიფოებრივ საკითხებს. ამიტომ სახელმწიფოებმა შეიმუშავეს შიდა სახელმწიფოებრივი აქტები – საჰაერო კოდექსები, რომლებიც სხვა საკითხებთან ერთად, შეიცავდნენ მეზაერის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის მარეგულირებელ წესებს და გამოდინარეობდნენ კონკრეტული სახელმწიფოს ინტერესებიდან და/ან საერთაშორისო ვალდებულებებიდან. საქართველოში, როგორც დანარჩენ საბჭოთა სამართლის სივრცეში, 1935 წლის 7 აგვისტოს მიღებულ იქნა სსრკ-ს ახალი საჰაერო კოდექსი, რომელიც არ პასუხობდა კომერციული სამოქალაქო ავიაციის სწრაფი განვითარების ტემპებს, განსაკუთრებით კი მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ. შემდეგ იყო 1964 წლის საჰაერო კოდექსი, ხოლო მოგვიანებით 1983 წელს მიღებულ იქნა საბჭოთა კავშირის ახალი საჰაერო კოდექსი. ყველა დასახელებული კოდექსი ითვალისწინებდა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მარეგულირებელ არა მხოლოდ ადმინისტრაციულ-სამართლებრივ, არამედ სამოქალაქო-სამართლებრივ ნორმებსაც. დანარჩენ მსოფლიოში საჰაერო ნაოსნობის რეგულირების მიზნით ფუნდამენტური საკანონმდებლო ცვლილებები როგორც სამოქალაქო, ისე ადმინისტრაციული და სისხლის სამართლის კუთხით განხორციელდა პირველი მსოფლიო ომის შემდეგ. მრავალ სახელმწიფოში შექმნილი საკანონმდებლო სისტემები პრინციპულად მსგავსი იყო, რადგან მიღებულ იქნა ძირითადი კანონი და მისი ქვემდებარე ნორმატიული აქტები (მაგ: გერმანიაში - 1922 წ.; დიდ ბრიტანეთში - 1923წ.; საფრანგეთში - 1924 წ.; იტალიაში - 1925წ.). ყოველივე მიუთითებს იმაზე, რომ 20-ნი წლების სამოქალაქო ავიაციის სამართლებრივი რეგულირების სისტემა შედარებით მკაფიო და დახვეწილი გახდა.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება მნიშვნელოვნად დამოკიდებულია თავად საჰაერო ტრანსპორტის ტექნიკურ და ფუნქციურ მახასიათებლებზე. სწორედ საჰაერო ტრანსპორტის თავისებურებები განაპირობებენ გადაყვანა-გადაზიდვებზე მოთხოვნის რაოდენობას და ხარისხს. სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებებთან შედარებით, საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვა შესაძლებელია განხორციელდეს დიდ მანძილზე და მოკლე დროში.

როგორც წესი, სამოქალაქო საპაერო ხომალდის<sup>13</sup> დაპროექტება-აწყოების დროს, წინასწარ გაითვლება რა რაოდენობის ტვირთმზიდი იქნება და რა რაოდენობის მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) შეეძლება. ფრენის უსაფრთხოების მიზნით, საპაერო ტრანსპორტის მოცულობის შესაბამისი ტევალობის გათვალისწინებით, გადაყვანილი უნდა იქნეს მკაცრად განსაზღვრული რაოდენობის მგზავრი (ბარგი) და გადაზიდული უნდა იქნეს ასევე მკაცრად განსაზღვრული რაოდენობის ტვირთი. ამდენად, ცალკეულ რეისზე, გადამყვან-გადამზიდველი რაოდენობრივი თვალსაზრისით შეზღუდულია მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულებისა და/ან ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებაში.

სამოქალაქო საპაერო ხომალდის გადაადგილება ხდება წინასწარ განსაზღვრულ ადგილებში, წინასწარ ზუსტად გაითვლება ფრენის გეოგრაფია – რეისი, რომელიც ხმელეთიდან დამატებითი მართვისა და მეთვალყურეობის ქვეშ გარკვეული მანძილის საპაერო სივრცის გავლით სრულდება. ფრენის გეოგრაფიის მიხედვით შესაძლებელია წინასწარ გაირკვეს კონკრეტული რეისის შესრულებისათვის საჭირო დროც. ტექნიკური მახასიათებლებისა და რისკ-ფაქტორების გათვალისწინებით, სახელმწიფოთა სატრანსპორტო სისტემებში, ეკონომიკასა და საავიაციო ლიტერატურაში სამოქალაქო ავიაცია „კარიდან კარამდე“ პრინციპით მოქმედი ძვირადღირებული, მაგრამ ეკონომიკურად მომგებიანი, სტრატეგიული და სწრაფად განვითარებადი დარგია. აღიარებულია, რომ საპაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდება „კარიდან კარამდე“ პრინციპით, ზუსტი რაოდენობით, ზუსტ ადგილას, ზუსტ დროში და ზუსტი ფასით.<sup>14</sup> ამიტომაც, „საპაერო გადაზიდვები განსაკუთრებით გამოიყენება ე.წ. „მალფუჭებადი საქონლის“ გადაზიდვის დროს, როცა აღნიშნული ტვირთის სწრაფ გადატანას გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება“.<sup>15</sup>

საპაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) ხორციელდება ერთი მხრივ, გადამყვან-გადამზიდველის ქვეყნის მიერ განსაზღვრული სამართლებრივი, ეკონომიკური და ორგანიზაციული პრინციპების დაცვით და მეორე მხრივ, აღიარებს და ასრულებს განსაზღვრულ საერთაშორისო ნორმებს რეგულირების, ადმინისტრაციულ, ექსპლუატაციურ და ეკონომიკურ ასპექტებში. ამავდროულად, კომერციული სამოქალაქო ავიაცია სახელმწიფო აპარატებისა და საერთაშორისო თვალთახედვის არეშია მოქცეული, ვინაიდან, საერთაშორისო რეისების განხორციელებისას, ცალკეული

<sup>13</sup> სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 30 ივნისის №60 ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს სამოქალაქო საპაერო ხომალდების სახელმწიფო რეგისტრაციისა და საფრენად ვარგისობის მოწმობის გაცემის წესის“ მე-2 მუხლში განმარტებულია, როგორც საპაერო ხომალდი, რომელიც გამოიყენება სამოქალაქო ავიაციის მიზნებისათვის და შეტანილია სამოქალაქო საპაერო ხომალდების სახელმწიფო რეესტრში.

<sup>14</sup> სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, 2000წ., გვ. 147.

<sup>15</sup> **ზ. გაბისონია**, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 251.

ქვეყნების ურთიერთგანსხვავებულ, ეკონომიკურ-სამართლებრივ სივრცეში მოქმედებს.

აღნიშნული თავისებურებები განაპირობებს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის პრიორიტეტულობას მომხმარებლის თვალში და ზრდის მათ რაოდენობას, რაც საბოლოოდ, კონკურენტუნარიანი ბაზრის პირობებში სახელმწიფოსა და კერძო სექტორისათვის ეკონომიკურ მოგებას იძლევა. „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მოცულობის ზრდა ხელს უწყობს ადგილობრივი ვაჭრობისა და ტურიზმის განვითარებას“.<sup>16</sup> „რასაკვირველია, სავაჭრო ბრუნვის სპეციფიკის გამო, დომინირებული მდგომარეობა სწორედ ტვირთების გადაზიდვას უკავია“.<sup>17</sup>

ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, საჰაერო ტრანსპორტი კერძო (ტურისტულ, საქმიან) და საჯარო (სახელმწიფოებრივ-პოლიტიკურ) ურთიერთობებში მეტად სასურველ სატრანსპორტო საშუალებად მიიჩნევა. პერიოდული სტატისტიკა მომხმარებელთა ზრდის ტენდენციას აფიქსირებს საქართველოსა და მსოფლიოში. საქართველოში, ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის სტატისტიკური მონაცემებით, <sup>18</sup> რეგულარული და არარეგულარული რეისებით 2006 წელს გადაყვანილ იქნა 609044, 2007 წელს – 615230, 2008 წელს – 714859, ხოლო 2009 წელს – 702563 მგზავრი. იმავე წყაროს მონაცემებით, რეგულარული და არარეგულარული რეისებით 2007 წელს გადაზიდულ იქნა 11710657, 2008 წელს – 16934879, ხოლო 2009 წელს – 12123162 კგ. ტვირთი.

პრიორიტეტების გარდა, უნდა აღინიშნოს საჰაერო ტრანსპორტისათვის დამახასიათებელი სხვა თავისებურებებიც. იგი განსაკუთრებულ-ტექნიკური და ძვირადღირებული მომსახურებით გამოირჩევა. საჰაერო ტრანსპორტის ექსპლუატაციას ახასიათებს მგზავრის სიცოცხლესთან და ჯანმრთელობასთან, ასევე, ტვირთის (ბარგის) უსაფრთხო გადაზიდვასთან დაკავშირებული რისკ-ფაქტორებიც. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ხელშემშლელი ფაქტორი შეიძლება იყოს მაგ: ფორს-მაჟორი, რის გამოც, შესაძლებელია დაგეგმილი რეისი გადაიდოს ან არ შედგეს; ტერორისტული აქტი, რომლის აღკვეთაც მეტად რთულია, მით უმეტეს, თუ საჰაერო ხომალდი ჰაერში იმყოფება; საჰაერო ხომალდის ტექნიკური გაუმართაობა, რის გამოც ადვილი შესაძლებელია უბედური შემთხვევა. თითოეულმა დასახელებულმა გარემოებამ შესაძლოა გამოიწვიოს ზარალი და წარმოშვას უფლებამოსილი პირის მიერ მისი ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება. <sup>19</sup> ამან კი, შესაძლოა მნიშვნელოვნად უარყოფითი გავლენა

<sup>16</sup> *დ. გეფეროძე*, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ., გვ. 240.

<sup>17</sup> *J. Basedow*, Transportvertrag, Tubingen, 1987, S.4. **მითითებულია: ზ. გაბისონია**, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 243.

<sup>18</sup> საქართველოს ეკონომიკური და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის სტატისტიკა, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.uta.gov.ge/?address=civilgv&id=21&lang=1#>>. (ამჟამად, გაუქმებულია).

<sup>19</sup> საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში მსგავს პრობლემათა მოგვარების მიზნით, ისტორიული მნიშვნელობის მქონე დოკუმენტი იყო გერმანიის სამხედრო ხომალდების მიერ საფრანგეთის საჰაერო სივრცის გადაკვეთასთან დაკავშირებული საფრანგეთისა და გერმანიის დიპლომატიური კონფლიქტის ნიადაგზე, ამ სახელმწიფოთა



იქონიოს საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველის ანდა სახელმწიფოს ფინანსურ-ეკონომიკურ მკომარეობაზე. დაგროვილმა გამოცდილებამ განაპირობა ის, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, სამოქალაქო ავიაციის დარგის მართვა ორმხრივი <sup>20</sup> ან მრავალმხრივი <sup>21</sup> რეგულირებით ხორციელდება. სახელმწიფოსთან ერთად, საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველებიც, უმთავრესად ბიზნეს-ფაქტორებიდან გამომდინარე, დაინტერესებულნი, ხოლო სამართლებრივ დონეზე დავალებულებულნი არიან უზრუნველყონ უსაფრთხო გადაყვანა-გადაზიდვა.

ამდენად, კომერციული სამოქალაქო ავიაციის, როგორც ახალგაზრდა დარგის განვითარებაში მიღწეული შედეგების გათვალისწინებით, შესაძლებელია მსოფლიო სამოქალაქო ავიაციის ზოგადი შეფასება, როგორც განსაკუთრებული როლის მატარებელი, განვითარებული, კონკურენტუნარიანი, მომხმარებელზე ორიენტირებული და მისთვის პრიორიტეტული. ეს არ არის დარგი, რომელსაც მხოლოდ სამართლებრივი რეგულირება სჭირდება. იგი წარმოადგენს ეკონომიკურად მომგებიანი ბიზნესის წარმოების საშუალებას, რაც თვალნათლივ შეინიშნება საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებისას. დარგის განვითარება საჭიროებს პირთა ეკონომიკურ, დიპლომატიურ და პოლიტიკურ კავშირებს. ასეთი კავშირების ხელშეწყობის საფუძველი, როგორც წესი, სახელმწიფო აპარატია. ამიტომ ლოგიკურია, რომ კომერციული სამოქალაქო ავიაციის განვითარება სახელმწიფოს ზრუნვის საგანი გახდა. უფრო მეტიც,

---

შორის დადებული 1913 წლის შეთანხმება. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველებთან დაკავშირებით კი, რომში 1933 წლის 29 მაისს, მიღებულ იქნა კონვენცია ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის ზიანის წარმოშობის შესახებ, რომელი ზიანიც გამოწვეული იყო უცხო საჰაერო ხომალდის მიერ, მესამე პირის მიმართ. ასევე, კონვენცია ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის, რომელიც შეეხება საჰაერო ხომალდის დაპატიმრებას. აღნიშნული კონვენციები ძალაში შევიდნენ.

<sup>20</sup> „**ორმხრივი რეგულირება**“ არის რეგულირება, რომელსაც ერთობლივად ახორციელებს ორი მხარე, უმეტეს შემთხვევაში ორი სახელმწიფო, თუმცა ერთი ან ორივე მხარე შეიძლება ასევე იყოს სახელმწიფოთა ჯგუფი, ზესახელმწიფო, რეგიონული სამთავრობო ორგანო ან ორი ავიაკომპანიაც კი. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ორმხრივი რეგულირება, ზოგადად სამოქალაქო ავიაციის პრაქტიკულ გამოყენებასთან ერთად წარმოიშვა და დღემდე ეფექტურ ინსტიტუტს წარმოადგენს. ორმხრივი რეგულირების იურიდიული გაფორმება ძირითადად ორმხრივი შეთანხმებებისა და ხელშეკრულებების დადებაში გამოიხატება. ასეთი შეთანხმებები და ხელშეკრულებები დღევანდელობაში მრავლად არის ცალკეული სუბიექტისათვის სავალდებულოდ შესასრულებელი, ნაკისრი ვალდებულებები. მათ შორის, საქართველოსთვისაც. **მითითებულია: დ. გეფერიძე**, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ., გვ. 241.

<sup>21</sup> „**მრავალმხრივი რეგულირება**“ სამი ან მეტი სახელმწიფოს მიერ, ერთობლივად საერთაშორისო ორგანიზაციის და/ან მრავალმხრივი ხელშეკრულების ან შეთანხმების ანდა ცალკეული კონკრეტული სახის საქმიანობის ფარგლებში განხორციელებული რეგულირებაა და შეიძლება ფართოდ განიმარტოს შესაბამის პროცესებსა და სტრუქტურებში, როგორც სამთავრობათაშორისო, ისე არასამთავრობო მრავალფეროვანი ორგანიზაციების ხელშეკრულებების, შეთანხმებების, რეზოლუციების, გადაწყვეტილებების, დირექტივებისა და რეგულირების წესების, აგრეთვე დაკვირვებების, დასკვნების, ინსტრუქციული მასალისა და მსჯელობათა სახით წარმოდგენილი შედეგების ანდა დასკვნების შესატანად“. **მითითებულია: დ. გეფერიძე**, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ., გვ. 252.

გარკვეულწილად მასზე დამოკიდებული, ვინაიდან, ნებისმიერი ქვეყნის ეკონომიკური წინსვლა შეუძლებელია მოწესრიგებული სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურის გარეშე. ამასთან, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის განმახორციელებელი სატრანსპორტო კომპანიების ეფექტურ მუშაობაზე მნიშვნელოვანწილადაა დამოკიდებული ქვეყნის სავაჭრო-სამრეწველო და ტურისტული საქმიანობა. ამ კუთხით, კომერციულმა სამოქალაქო ავიაციამ, საქართველოშიც შეიძინა შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო კავშირების უზრუნველყოფის, საქონელბრუნვასა და მომსახურებაში მოსახლეობისა და მეურნეობის მოთხოვნების დაკმაყოფილების ფუნქცია, რომლის განხორციელებაში დიდია თვით ხელშეკრულების როლი, რამეთუ ხელშეკრულება წარმოადგენს ეკონომიკური ბრუნვის სამართლებრივ ფორმას ნებისმიერ საზოგადოებაში, სადაც კი სასაქონლო წარმოება არსებობს.<sup>22</sup>

საქართველოს, საგარეო, პოლიტიკურ-ეკონომიკურ და კულტურულ ურთიერთობათა სტრატეგიიდან გამომდინარე და თავისი გეოპოლიტიკური მდებარეობის გათვალისწინებით, უნდა ჰქონდეს უსაფრთხოების თვალსაზრისით სანდო, ეკონომიკურად მომგებიანი და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე ორიენტირებული და კონკურენტუნარიანი სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურა, მით უმეტეს, როცა ქვეყნის ეკონომიკური აღმავლობის გზაზე განსაკუთრებული ყურადღება ტურიზმის განვითარებას ეთმობა.

### 1.1.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის წარმოშობა და განვითარება საქართველოში

საჰაერო ტრანსპორტით მეზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის საზოგადოებრივ ურთიერთობათა წარმოშობა საჰაერო ტრანსპორტის გამოგონებას უკავშირდება. ისევე, როგორც დანარჩენ მსოფლიოში, საქართველოშიც კომერციულ სამოქალაქო ავიაციას დიდი ხნის ისტორია არ აქვს – ათვლას მე-20 საუკუნის 20-იანი წლებიდან იწყებს.<sup>23</sup> მისი განვითარების პერსპექტივები საქართველოს სახელმწიფო სუვერენიტეტის დინამიკის პარალელურ რეჟიმში იცვლებოდა.

საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის დარგად ჩამოყალიბება საბჭოთა ოკუპაციამდე დაიწყო. ეროვნული სამოქალაქო ავიაციის შექმნის ხელშესაწყობად, ბრელიოს სასწავლებლის კურსდამთავრებულ ბ. ქებურიას დამსახურებით, 1910 წელს ჩამოყალიბდა ამიერკავკასიის საჰაერო ნაოსნობის ჯგუფი. 1918 წელს, თურქეთის ფრონტიდან საქართველოში

<sup>22</sup> *Гавзе Ф.* Обязательственное право (общие положения), Минск, Издательство БГУ им. В.И.Ленина, 1968, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=409>>.

<sup>23</sup> სამოქალაქო ავიაციის ფორმირება ამავე პერიოდიდან იღებს სათავეს ბელორუსიაშიაც, დაკავშირებულია მინსკის აეროპორტის მშენებლობასთან, რომელიც 1933 წლის 7 ნოემბერს სადღესასწაულო ვითარებაში გაიხსნა. ამ დღეს შესრულდა პირველი რეისი მინსკი-მოსკოვი, რაც საფუძვლად დაედო შემდგომ რეგულარულ გადაზიდვებს (რეისებს) **იხ.** Краткая история развития гражданской авиации Республики Беларусь, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.avia.by/page-374-ru.html>>.

ევაკუირებულ იქნა საავიაციო შენაერთი, ხოლო იტალიის საავიაციო ქარხანა „ანსალდოდან“ შექმნილ იქნა ათი თვითმფრინავი, მაგრამ ისევე, როგორც ეროვნულ მთავრობას, ეროვნულ სამოქალაქო ავიაციასაც აღმასვლა და განვითარება არ ეწერა ქვეყნის გასაბჭოების გამო.

1921 წელს, საბჭოთა კავშირის შემადგენლობაში მოქცევის შემდეგ, შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ახალი, ფუნდამენტურად განსხვავებული ეტაპი დაიწყო, რომელმაც დინამიკური პროცესების გათვალისწინებით, საბჭოთა კავშირის დაშლამდე გასტანა. საქართველოს ჯერ კიდევ სუსტი სამოქალაქო საავიაციო სისტემა ყველა რესურსით საბჭოთა სამოქალაქო ავიაციის სისტემას დაექვემდებარა. შესაბამისად, სისტემა, როგორც რეგიონული ორგანო, ცენტრალიზებული პრინციპით იმართებოდა და რეგულირდებოდა.

პირველი კომერციული სამგზავრო გადაყვანა 1923 წელს თბილისი-მანგლისის მიმართულებით განახორციელა ს.ს „ზაკავია“<sup>24</sup> თვითმფრინავმა. რეისი იმდენად დაბალი მოძრაობის სიჩქარით განვითარდა, რომ მგზავრები დანიშნულების ადგილზე მხოლოდ მეორე დღეს ჩავიდნენ. მიუხედავად ამისა, აღნიშნული 20-30-იანი წლების მნიშვნელოვან სამგზავრო გადაზიდვად მიიჩნევა. აქედან იწყება ამიერკავკასიაში სამოქალაქო ავიაციის ისტორია.<sup>25</sup> ეკონომიკურად დასუსტების შემდგომ, 1925 წლიდან ს.ს „ზაკავია“ თანამშრომლობას აგრძელებს „უკრაინის ავიახაზებთან“, თუმცა, არასახარბიელო შედეგებით. „უკრაინის ავიახაზებს“ საჰაერო ხაზის – თბილისი-ქუთაისი-სოხუმი-სოჭი-მოსკოვის ტექნიკურ უზრუნველყოფასთან ერთად 1928 წელს დაევალა აეროპორტების სათანადოდ მოწყობაც. ამ დროისათვის თბილისის აეროპორტი დღევანდელი ჯავახეთის ქუჩის მიმდებარე ტერიტორიაზე მარტივ მოწყობილობათა კომპლექსს წარმოადგენდა. მარტივი კონსტრუქციის აეროპორტი იყო ბათუმშიც, რომელიც 1913 წელს სოფელ კახაბერში აშენდა. მოგვიანებით, 1929 წელს, აშენდა სოხუმის აეროპორტი. მის პარალელურად შენდებოდა ქუთაისის აეროპორტიც, საიდანაც გადაყვანა-გადაზიდვა ძირითადად მთიანი რეგიონებისკენ სრულდებოდა. თბილისის აეროპორტიდან მგზავრთა ნაკადი დიდი იყო.<sup>26</sup> 1934 წლის 11 ივლისს გაიხსნა ახალი საჰაერო ხაზი თელავი-ოსმალო, ხოლო 15 სექტემბერს თბილისი-მესტია. ამავე წელს, მნიშვნელოვან სატვირთო გადაზიდვად მიჩნეულ იქნა 700 ტონა საექსპორტო კაკლის სამოცდათხუთმეტ დღეში შესრულებული მეტად სარისკო და გასმაურებული გადაზიდვა ზაქათალიდან წნორის წყლის რკინიგზის სადგურამდე.

<sup>24</sup> ს.ს „ზაკავია“ ამიერკავკასიის უმაღლესი ეკონომიკური საბჭოს დადგენილებით შეიქმნა და მდებარეობდა ქ. თბილისში, კალაუბნის №7-ში. მის დაქვემდებარებაში ორი თვითმფრინავი – „იუ-13“ და „იუნკერ-13“ იყო. 1924 წლის 22 მარტს, თბილისი-ქუთაისის რეისზე „იუ-13“-მა კატასტროფა განიცადა, რაც ფინანსური პრობლემების მქონე ს.ს „ზაკავიას“ დამოუკიდებლად არსებობის შეწყვეტის მიზეზი გახდა.

<sup>25</sup> ი. აგალიანი, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბილისი, 2007, გვ. 301.

<sup>26</sup> სტატისტიკური მონაცემებით, 1928-1929წ.წ. პერიოდში გადაყვანილ იქნა 1124 მგზავრი. 34181 კგ. ფოსტა და 20000 ტ. ტვირთი. სამოქალაქო ავიაცია დინამიურად, თუმცა, ზრდადი პრინციპით ვითარდებოდა. 1930 წელთან შედარებით, 1940 წლისათვის, მგზავრთა გადაყვანა 40 %-ით გაიზარდა.

კომერციული სამოქალაქო ავიაციის განვითარების შემდგომ პერიოდს შეიძლება „უძრაობის ხანა“ ვუწოდოთ, რადგან დიდი სამამულო ომის პირობებში, სამოქალაქო ავიაცია სრულად დაიტვირთა სამხედრო ავიაციის ფუნქციებით. ომამდელი დონე მხოლოდ 1949 წელს აღდგა. 1956 წლის 22 სექტემბერს, საქართველოს ავიაციამ მიიღო ახალი ტიპის „ტუ-104“ თვითმფრინავი მოსკოვი-თბილისი-მოსკოვის რეისზე, რითაც მომხმარებელს კომფორტული მომსახურება შესთავაზა. შესაბამისად, საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანაზე მოთხოვნა კიდევ უფრო გაიზარდა.<sup>27</sup> მგზავრისთვის თვითმფრინავით მგზავრობა უფრო ხელსაყრელი გახდა, ვიდრე რკინიგზით, რამეთუ თითქმის ერთი და იმავე ფასად (თვითმფრინავით – 31 მანეთი, რკინიგზით – 32 მანეთი), მატარებლით გზას 40.45 სთ-ში ფარავდა, ხოლო თვითმფრინავით – 2.20 სთ-ში.

კომერციულ სამოქალაქო ავიაციაში წინსვლა შეინიშნება 1960-1970წ.წ. პერიოდშიც. ამ დროისათვის საქართველოს საერთაშორისო სტანდარტებთან შესაბამისი არაერთი აეროპორტი გააჩნდა – თბილისის, სოხუმის, ბათუმის, ქუთაისის აეროპორტები, რომელთა რიცხვს 70-იან წლებში ფოთის აეროპორტიც შეემატა. 70-80-ნი წლებისთვის გადაზიდვების 82% უკვე „ტუ-154“-ზე მოდიოდა. ეს იმას ნიშნავდა, რომ აეროპორტში რეაქტიული საავიაციო ტექნიკის დანერგვამ ეფექტურობის მხრივ შედეგი გამოიღო. 1978 წლის ნოემბერში თბილისის აეროპორტში გადაყვანილ იქნა მეძილიონე მგზავრი. პროცენტული მაჩვენებელი ყოველწლიურად 12-14 %-ით იზრდებოდა და ზენიტს 1990 წელს მიაღწია, როცა სტატისტიკამ 2.7 მილიონი გადაყვანილი მგზავრი აჩვენა.<sup>28</sup> რაც შეეხება დანარჩენ მსოფლიოს, მე-20 საუკუნის ბოლო ათწლეულში, საერთაშორისო მასშტაბით შეინიშნებოდა ტვირთის გადაზიდვის განსაკუთრებული ზრდა. მაგ., 1993 წელს იკაო-ს წევრმა სახელმწიფოებმა მთლიანობაში გადაზიდეს 10 მილიონამდე ტონა ტვირთი საერთაშორისო რეგულარული რეისების მეშვეობით, რაც 70 %-ით ზრდას მიანიშნებს 1984 წელთან შედარებით.<sup>29</sup>

ამდენად, საქართველოს საბჭოთა სოციალისტური რესპუბლიკის სამოქალაქო ავიაციის სისტემა სსრკ-ს ფარგლებში ცენტრალიზებული წესით მართვადი რეგიონული ორგანო იყო, სსრკ-ს ფარგლებში ფორმირებული ნორმატიული ბაზით, ფინანსურ-ეკონომიკური პრინციპებით და ორგანიზაციული სტრუქტურით. მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის რეისები საბჭოთა კავშირის რესპუბლიკებს შორის იგეგმებოდა, დანარჩენ მსოფლიოსთან პირდაპირი გასასვლელი არ იყო საბჭოთა კავშირის ჩაკეტილი საჰაერო სივრცის გამო. საქართველო, როგორც დამოუკიდებელი სუბიექტი, სამოქალაქო ავიაციის რეგულირების პროცესებში არ მონაწილეობდა. სწორედ ზ/აღნიშნული იყო მიზეზობრივ კავშირში იმ შედეგთან, რომელიც საქართველოს დამოუკიდებლობის

<sup>27</sup> 1940 წელთან შედარებით, 1955 წელს გადაყვანა-გადაზიდვების საერთო მაჩვენებელი უკვე 2,8-ჯერ გაიზარდა. მგზავრთა – 2,5-ჯერ, ხოლო ტვირთისა – 2,2-ჯერ.

<sup>28</sup> ი. ავალიანი, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბილისი, 2007, გვ. 105.

<sup>29</sup> Doc. 9626, ICAO, Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, издание первое, 1996, стр. 4.5.

მოპოვებასთან ერთად, სამოქალაქო ავიაციის არარენტაბელურობაში გამოვლინდა.

საბჭოთა კავშირის რღვევის შედეგად, საბჭოთა კავშირის სამოქალაქო ავიაციამ არსებობა შეწყვიტა. ამიერიდან, სახელმწიფოებრივი დამოუკიდებლობის მოპოვებასთან ერთად, საქართველოს კომერციულ სამოქალაქო ავიაციაში ახალი, გარდამავალი ეტაპი დაიწყო. 1993 წლიდან დამოუკიდებელი საქართველოს სამოქალაქო ავიაციამ დამოუკიდებლად ფუნქციონირება დაიწყო,<sup>30</sup> თუმცა, მზად არ აღმოჩნდა. საქართველოში დარჩენილი ამორტიზირებული საავიაციო ფონდი თანამედროვე საერთაშორისო სტანდარტებთან შეუსაბამო იყო. არ არსებობდა ნორმატიული ბაზის შექმნის გამოცდილება, რადგან უცხო იყო საერთაშორისო საჰაერო სამართალი. ასევე, უცხო იყო საბაზრო ეკონომიკის პრინციპები და საფუძვლები. საბაზრო ეკონომიკის პირობებში ახალი ფონდის ფორმირება მეტისმეტად დიდ თანხებს უკავშირდებოდა. მაგ., ბონინგის ტიპის თვითმფრინავი ათეულობით მილიონი აშშ დოლარი ღირდა, რაც სახელმწიფოს ფიზიკურად არ გააჩნდა. დარგის განვითარებას ხელს უშლიდა ქვეყნის პოლიტიკურად არამდგრადი და ეკონომიკურად სუსტი მდგომარეობაც. საწვავის, საავიაციო ტექნიკისა და მოწყობილობების რემონტის ფასების ზრდა თავისთავად ზრდიდა გადაყვანა-გადაზიდვის თვითღირებულებას.<sup>31</sup>

მიუხედავად არსებული პრობლემებისა, გადაიდგა პირველი ნაბიჯები. შეიქმნა ქართული ავიაკომპანია „ორბი“. 1996 წელს გაიხსნა ორი საერთაშორისო საჰაერო ტრასა, რომელთა საშუალებითაც უმოკლეს დროში პირდაპირი კავშირი დამყარდა სამხრეთ-დასავლეთის ქვეყნებთან (საბერძნეთი, თურქეთი, ჩრდილოეთ აფრიკა) და ევროპულ სახელმწიფოებთან. პარალელურად, ორიენტაცია გაკეთდა და სალიზინგო პირობებით შემოყვანილ იქნა დასავლური ტიპის ხომალდები („ბონინგი“). მიუხედავად ამისა, მნიშვნელოვნად გამოხატული ფინანსური სიდუხჭირის (შემოსავლები ხარჯს ვერ ფარავდა) ფონზე, სამოქალაქო ავიაცია სწრაფად ვერ განვითარდა. მაგ., 1991-1996 წლებში საწვავის ფასი 300%-ით გაიზარდა, ხოლო საავიაციო ტარიფი 150%-ით. ქვეყანაში არსებული მძიმე სოციალურ-ეკონომიკური მდგომარეობის გამო მოსახლეობა გადახდისუუნარო იყო, რისი გათვალისწინებითაც, გადაყვანა-გადაზიდვის ტარიფები ვერ უთანაბრდებოდა ამ ზრდას. სახელმწიფო ხელისუფლებისათვის ნათელი გახდა, რომ საჭირო იყო დარგის განვითარების სტრატეგიის შემუშავება. ამდენად, დაიწყო სამოქალაქო ავიაციის დამოუკიდებელი რეგულირება შიდასახელმწიფოებრივი მოწესრიგებისა და საერთაშორისო საავიაციო სისტემაში ადგილის პარალელურად დამკვიდრების მიზნით. საერთაშორისო თანამშრომლობის საფუძველზე რეფორმა გატარდა ორგანიზაციული სტრუქტურის სრულყოფის, მატერიალურ-ტექნიკური ბაზის განახლების, ნორმატიული ბაზის შექმნისა და ახალი ეკონომიკური პოლიტიკის

<sup>30</sup> საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <http://airnav.wordpress.com/geohistory/>.

<sup>31</sup> სტატისტიკის მიხედვით, 1992 წელს, გადაყვანილ იქნა მხოლოდ 743.2 ათასი მგზავრი, რაც წინა ათწლეულთან შედარებით მნიშვნელოვნად ნაკლები იყო.

განხორციელების კუთხით. კერძო სექტორისაგან გაიმიჯნა სახელმწიფო ფუნქციები. შეიქმნა ურთიერთდამოუკიდებელი ოპერატორების უსაფრთხო ფუნქციონირების ზედამხედველი სახელმწიფო ორგანო – საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტი. რეორგანიზებულ იქნა „საქაერონავიგაციის“ სისტემა, რომელიც დღეისათვის საერთაშორისო სტანდარტებს შეესაბამება. შეიქმნა და პერიოდულად მიმდინარეობს როგორც ნორმატიული, ისე მატერიალური ბაზის განახლება. საკანონმდებლო კუთხით, საჰაერო დეკრეტის შემდგომ, 1996 წლის 29 ოქტომბერს მიღებულ იქნა საქართველოს საჰაერო კოდექსი, ხოლო 1997 წელს – საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი. ასევე, ავიაციის სერთიფიცირებისა და ლიცენზირების დებულებები, ფრენის უსაფრთხოებისა და უშიშროების უზრუნველყოფის ნორმატიული დოკუმენტები.

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრებაში საქართველოს მნიშვნელოვნად ხელი შეუწყო გეოსტრატეგიულმა მდებარეობამ, რაც უცხოელი პარტნიორების დაინტერესებას იწვევდა და იზიდავდა მათ საქმიან წინადადებებს. საქართველო მოაზრებულ იქნა, როგორც მნიშვნელოვანი პარტნიორი ევროპის სამეზობლო პოლიტიკის ფარგლებში. 1994 წელს, საქართველო იკაო-ს სრულუფლებიანი წევრი გახდა. ამის შემდგომ, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციამ საერთაშორისო სტანდარტებისა და რეკომენდებული პრაქტიკის ათვისება და შესაბამისად ფუნქციონირება დაიწყო. იკაო-მ ქართველ ექსპერტებთან ერთად, შეისწავლა საქართველოში სამოქალაქო ავიაციის მდგომარეობა და მოამზადა მისი განვითარების გენერალური გეგმა, რომელიც სხვა საკითხებთან ერთად მოიცავდა რეკომენდაციებს საჰაერო მოძრაობის ორგანიზაციის, ნავიგაციისა და კავშირის სისტემების, ფრენის უსაფრთხოებისა და სხვა საკითხების გადაწყვეტის შესახებ.<sup>32</sup> 2005 წლის 13 აპრილს საქართველო გახდა ევროპის სამოქალაქო ავიაციის კონფერენციის წევრი. 2007 წლის იანვარში „გაერთიანებული საავიაციო ხელისუფლებების“ წევრობის კანდიდატი. გაეროს განვითარების პროგრამის მიერ დაფინანსებული პროექტის ფარგლებში, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების სრულყოფის მიზნით, საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებით,<sup>33</sup> დამტკიცდა საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის განვითარების კონცეფცია, რომელმაც განსაზღვრა სამოქალაქო ავიაციის ადგილი ქვეყნის ეროვნულ მეურნეობასა და სატრანსპორტო სისტემაში. ჩამოაყალიბა განვითარების პრიორიტეტები და განსაზღვრა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის შესრულების პროცესის ეფექტიანობის, საავიაციო უშიშროებისა და ფრენის უსაფრთხოების პრინციპები. კონცეფციამ, ასევე ჩამოაყალიბა დარგის მოდერნიზაციისა და რეორგანიზაციის მიმართულელები სოციალური და ეკონომიკური განვითარების ხელშეწყობის

<sup>32</sup> იხ. აგრეთვე, დ. გეფეროძე, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის რეკომენდაციები საქართველოს კანონმდებლობაში, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, 2006წ., №2, გვ. 116 და შემდგომი.

<sup>33</sup> „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2000 წლის 4 დეკემბრის №511 ბრძანებულება.

მიზნით. საერთაშორისო თანამშრომლობა სხვა სახელმწიფოებთან თუ საერთაშორისო ორგანიზაციებთან დღესაც აქტიურად მიმდინარეობს.

სახელმწიფო რეგულირების მხრივ, სამოქალაქო ავიაციის დარგის რეფორმირების ერთ-ერთი შემაღენელი ნაწილი ფუნქციურ ცვლილებებთან ერთად სტრუქტურული ცვლილებებიც იყო. კერძოდ, საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულებით, <sup>34</sup> 2004 წელს შეიქმნა დამოუკიდებელი მარეგულირებელი ორგანო, რომელიც ამავე ბრძანებულების საფუძველზე, ფუნქციონირებას განაგრძობს სსიპ-ის სამართლებრივი სტატუსით და საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის სახელწოდებით, ხოლო 2006 წელს, ასევე საქართველოს პრეზიდენტის ბრძანებულების <sup>35</sup> საფუძველზე – იმავე სამართლებრივი სტატუსით და საქართველოს ტრანსპორტის მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის სახელწოდებით. შემდგომში, 2007 წელს, ეკონომიკური განვითარების მინისტრის ბრძანებით, <sup>36</sup> შეიქმნა ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაცია, რომლის სტრუქტურულ დანაყოფსაც წარმოადგენდა სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტი. შემდეგ, იგი დაექვემდებარა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის სტრუქტურული დანაყოფის – სამოქალაქო ავიაციის დეპარტამენტის <sup>37</sup> სახით, ხოლო დღეისათვის ფუნქციონირებს ეკონომიკური და მდგრადი განვითარების სამინისტროს შემაღენლობაში სსიპ-ის სტატუსით და სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს სახელწოდებით.<sup>38</sup>

<sup>34</sup> „დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანოს, საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 23 ივლისის №287 ბრძანებულება.

<sup>35</sup> „დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანოს, საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს ტრანსპორტის მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2006 წლის 12 ოქტომბრის №599 ბრძანებულება.

<sup>36</sup> „საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2007 წლის 12 აპრილის №1-1/584 ბრძანება, რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №010.240.070.22.024.010.191, (ძალადაკარგულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 20 აპრილის 1-1/630 ბრძანებით).

<sup>37</sup> საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2009 წლის 6 მარტის №1/6 ბრძანებით დამტკიცდა საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულება, რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №010.240.070.22.037.012.870, (ძალადაკარგულია საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2011 წლის 1 ივნისის №4/6 ბრძანებით).

<sup>38</sup> საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის №1-1583 ბრძანებით დამტკიცდა სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დებულება, ვებპორტალი, 110414010, 14.04.2011. სარეგისტრაციო კოდი 040300000.22.024.016059.

ინფრასტრუქტურის განვითარების მხრივ, აღსანიშნავია საერთაშორისო სტანდარტებს მისადაგებული აეროპორტებისა და ახალი საჰაერო ტრასების გახსნა.

ამდენად, ვერ ვიტყვით, რომ სამოქალაქო ავიაციის მთელი რიგი საკითხები დროის მოკლე პერიოდში საქართველოში საბოლოოდ მოწესრიგდა, მაგრამ საჰაერო ტრანსპორტმა და მთლიანობაში კომერციულმა სამოქალაქო ავიაციამ, როგორც ქვეყნის ეკონომიკის ინფრასტრუქტურის მნიშვნელოვანმა დარგმა, შეიძინა რა შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო კავშირების უზრუნველყოფის, სავაჭრო-სამეურნეო და მოსახლეობის მომსახურების ფუნქცია, საბაზრო ეკონომიკის პრინციპებთან შესაბამისობაში განვითარების მიზნით, მეტად რთული მდგომარეობიდან გამოსავალი ჰპოვა.

## 12. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ზოგად-სამართლებრივი განმარტება

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის განმარტება მოცემულია როგორც სამეცნიერო შრომებში, ისე სამართლებრივ ნორმებში. თითოეული მათგანის შედარებით-სამართლებრივი კვლევისას საერთო მახასიათებლები იკვეთება და შეიძლება ითქვას, რომ ისინი პრინციპულად, ერთ ხერხემაღზეა მორგებული. „როდესაც საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებაზე საუბრობენ, როგორც წესი, მასში მოიაზრება ორი სახის საერთაშორისო ტიპის ხელშეკრულება: ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვები და მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანა“.<sup>39</sup> საკითხი შიდასახელმწიფოებრივ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებშიც ანალოგიურად განიხილება. იმის გათვალისწინებით, რომ მგზავრს შესაძლოა ჰქონდეს ან არ ჰქონდეს ბარგი, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება შესაძლოა მოიცავდეს ან მისგან დამოუკიდებლად არსებობდეს საბარგო ქვითარი, სადაც გაიწერება ბარგის გადატანის პირობები.

საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლში მოცემული განმარტების თანახმად, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე. მოცემული განმარტებიდან გამომდინარე, ხელშეკრულების ობიექტი შეიძლება იყოს ტვირთი და/ან მგზავრი, რომელსაც შესაძლოა თან ახლდეს ბარგი. როგორც ვ. ეგიაზაროვი<sup>40</sup> უთითებს, ტვირთის გადაზიდვის ვალდებულების მატერიალური ობიექტი შეიძლება იყოს გადასაზიდი ტვირთი, ხოლო იურიდიულ ობიექტად მიიჩნევა არა მხოლოდ გადასაზიდი ტვირთი, არამედ თვით ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმიანობა, მათ შორის ჩატვირთვა, გადმოტვირთვა,

<sup>39</sup> ზ. გაბისონია, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 242.

<sup>40</sup> იხ. *Egiazarov B.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.



შენახვა და მიმღებისათვის გადაცემა. სამართლებრივი ურთიერთობის ობიექტად მიიჩნევა პირთა ქცევა (საქმიანობა) მაშინ, როცა თავად ნივთები და სხვა მატერიალური თუ არამატერიალური სიკეთე წარმოადგენს ობიექტს (ან საგანს) სამართალურთიერთობის მონაწილეთა (სუბიექტების) ქცევისა.<sup>41</sup> ხელშეკრულების მხარეთა აქტიურ მოქმედებას ლ. ანდრეევა ხელშეკრულების საგნად მიიჩნევს. ამასთან, აცხადებს, რომ ობიექტი განხილული უნდა იქნეს შესაბამისი ხელშეკრულების საგნის შემადგენელ ნაწილად.<sup>42</sup>

საქართველოში, საკანონმდებლო განმარტების მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვა ფოსტის გადაზიდვას არ მოიცავს, ფოსტა ტვირთის განმარტებაში არ შედის. ანალოგიურად, მოლდავეთის, სომხეთისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკების სამოქალაქო კოდექსები გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელ ნორმათა შორის ფოსტის გადაზიდვის საკითხებს არ ითვალისწინებენ. განსხვავებული მიდგომაა უკრაინის სკ-ში, სადაც 908-ე მუხლში მითითებულია, რომ ტვირთის გადაზიდვა, მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ფოსტის გადაზიდვა ხორციელდება გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით. საფოსტო გადაზიდვებს არ არეგულირებს არც მონრეალის კონვენცია გარდა მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული გამონაკლისი შემთხვევისა. ამ მხრივ საქართველოს სკ-ის ნორმები მასთან წინააღმდეგობაში არ მოდის. ფოსტის გადაზიდვა, თავისი სპეციფიური ხასიათიდან გამომდინარე, ცალკე სპეციალური სამართლის ნორმებით მოწესრიგებას ექვემდებარება, რაზეც მიუთითებს საქართველოს საჰაერო კოდექსის 79-ე მუხლი, სადაც გათვალისწინებულია გადაყვანა-გადაზიდველის ბრალეული პასუხისმგებლობა საფოსტო გზავნილების დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, რა დროსაც იგი პასუხს აგებს კავშირგაბმულობის უწყების წინაშე კავშირგაბმულობის წესდებისა და საერთაშორისო აქტების შესაბამისად. პრაქტიკულად დასახელებული ნორმის შინაარსი მიესადაგება მონრეალის კონვენციის მე-2 მუხლის მე-2 პუნქტით გათვალისწინებულ გამონაკლის შემთხვევას.

ვინაიდან, კვლევა ეხება საჰაერო გზით მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამოქალაქო სამართლებრივ რეგულირებას, ნაშრომში ფოსტის გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირება განხილული არ არის.

განსხვავებულია თვით ხელშეკრულების დადების ფორმებიც. საქართველოს სკ-ი არ საუბრობს მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებათა დადების წერილობით თუ ზეპირ ფორმაზე, განსხვავებით უკრაინის სკ-სა, სადაც იმპერატიულად მოთხოვნილია ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების წერილობითი ფორმა. საქართველოს სკ-ში (მუხ.672) გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმად

<sup>41</sup> *Ланач В.*, Система объектов гражданских прав – теория и судебная практика, Санкт-Петербург, 2002. Стр. 110. **შეად:** Гражданское право, В 2 т., Том 1, Ответственный редактор – *Суханов Е.*, 2-е издание, Москва, 2000, стр. 294-295.

<sup>42</sup> *Андреева Л.*, Существенные условия договора: споры, продиктованные теорией и практикой, Хозяйство и право, 2000, №12, стр. 89-96.

განხილულია ზედნადები ან სხვა დოკუმენტი. აღსანიშნავია, რომ ერთი და იმავე დოკუმენტით (ხელშეკრულებით) არ წესრიგდება ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა). როგორც წესი, ტვირთის გადაზიდვა ფორმდება ზედნადებით, ხოლო მგზავრის გადაყვანა – ბილეთით, რომელთან ერთადაც ბარგის არსებობის შემთხვევაში, გაიცემა საბარგო ქვითარი. ამდენად, საკანონმდებლო ნორმის შეფასებით, ხელშეკრულების ფორმებად განხილულია ზედნადები, ბილეთი, საბარგო ქვითარი. მეცნიერებაში კარგა ხანია მსჯელობის საგანი გახდა აღნიშნული დოკუმენტების ელექტრონული წარმოების საკითხი. დამახასიათებელი ეფექტების გამო, ხელშეკრულებათა ელექტრონულმა ფორმებმა დღეისათვის არაერთი ქვეყნის სამართლის ნორმებსა თუ პრაქტიკაში კპოვეს ასახვა (აშშ, გერმანია, ესპანეთი, საფრანგეთი, საქართველო და სხვა).

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების სახეების გათვალისწინებით, განსხვავებულია თითოეულის სამართლებრივი შინაარსი. პრაქტიკაში ხშირად გამოყენებადი და იურიდიული ბუნებით საინტერესოა ჩარტერული რეისები. საქართველოში ასეთი რეისები პერიოდულად სრულდება მაგ., მოსკოვის მიმართულებით, ასევე, „საქართველოს ავიახაზების“ მიერ განხორციელდა ეგვიპტის მიმართულებით 2011 წლის ცნობილი მოვლენების გამო ქართველი ტურისტების ჩამოყვანის მიზნით. რეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვების საწარმოების უმრავლესობა სიფრთხილით ეკიდება რეგულარულ სახელშეკრულებო ხაზებზე ჩარტერული რეისების ორგანიზებას და ცდილობს მის შეზღუდვას. ამისთვის გამოიყენება: ჩარტერული რეისების პირდაპირი აკრძალვა ან მათი რაოდენობის შეზღუდვა; ჩარტერულ ფრენებზე მაღალი ფასების დაწესება; „პული“-თ<sup>43</sup> ამ რეისებისათვის ისეთი პირობების დადგენა, რომლებიც მათ არახელსაყრელს ან ეკონომიკურად არახელსაყრელს გახდის.<sup>44</sup> ყოველ შემთხვევაში, სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობა, მათ შორის საქართველოს საჰაერო კოდექსი (მუხ.64) ითვალისწინებს ჩარტერს, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის სახეს. ე.ი. როცა ხელშეკრულებით, მგზავრისა და ბარგის გადაყვანისათვის ან ტვირთის გადაზიდვისთვის, მთლიანად საჰაერო ხომალდის ან მისი ნაწილის წარმოდგენა ხდება ერთ ან რამდენიმე რეისზე. ჩარტერს ანალოგიურად განმარტავს ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ი,<sup>45</sup> სადაც ფრახტი და ჩარტერი გაიგივებულია ისევე, როგორც რფ საჰაერო კოდექსის 104-ე მუხლში. საქართველოს საჰაერო

<sup>43</sup> „პული“ ინგლისური სიტყვაა (პოლ) და „გაერთიანებულ ფონდს“ ნიშნავს. „პულის შეთანხმება“ წარმოადგენს ავიაკომპანიებს შორის კომერციული შეთანხმების განსაკუთრებულ ტიპს, რომლის დადებისას პარტნიორები თანხმდებიან გაიყონ გარკვეული ავიახაზების ექსპლუატაციიდან მიღებული შემოსავლები. **იხ. ჯ. კახიანი**, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბილისი, 1999წ. გვ. 88.

<sup>44</sup> **იხ. დ. გუფერძე**, „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის“, ჟურნალი „საქართველოს იურისტთა კავშირი“ №9-10, 2003წ. გვ. 100;

<sup>45</sup> Гражданский Кодекс Республики Казахстан, от 27.12.1994 года, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=00002&ogl=all>>.

კოდექსი სწორად იყენებს ტერმინს „ჩარტერი“ და არა „ფრახტი“, შესაბამისად, მხარეებს უწოდებს გამჭირავებელსა და დამჭირავებელს, ნაცვლად „დამფრახტველისა“ და „გამფრახტველისა“. „ფრახტი“ განმარტებულია, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ქირა, საფასური და როგორც წესი გამოიყენება საზღვაო გადაზიდვებში.<sup>46</sup> საქართველოს სკ-ი არ იცნობს ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის განმარტებას (არც ფრახტს). შესაბამისად, არც მისი რეგულირების მექანიზმია მასში მოცემული. ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 691-ე მუხლში მითითებულია, რომ დაფრახტვის (ჩარტერი) ხელშეკრულების დადების საკითხი, ფორმა და სახეები წესრიგდება სატრანსპორტო სამართლებრივი აქტებით, ხოლო რეგულაციური კოდექსი თავად არეგულირებს ჩარტერული ურთიერთობების განხორციელებას. უკეთესი იქნებოდა, თუ საქართველოს სკ-ი განსაზღვრავდა ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობას, ხოლო რეგულირებისათვის მიუთითებდა შესაბამის სატრანსპორტო კანონმდებლობაზე. ფრახტი (ჩარტერი) განიხილება როგორც ორმხრივი, სასყიდლიანი და კონსენსუალური ხელშეკრულება.<sup>47</sup> ჩარტერისთვის დამახასიათებელი თავისებურებაა ის, რომ გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება გადაყვან-გადამზიდველის მიერ არა თითოეულ მგზავრთან ხელშეკრულების დადებით, არამედ დამფრახტველ ორგანიზაციასთან, რომელიც თავის მხრივ, დებს გადაყვანის ხელშეკრულებას მგზავრთან. გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ტიპური პირობების გარდა, ჩარტერის ხელშეკრულების ერთ-ერთი სავალდებულო პირობაა საჰაერო ხომალდის დაქირავების მიზნის განსაზღვრა. საერთაშორისო პრაქტიკის განხორციელების შედეგად, დ. გეფერტიე გამოყოფს ჩარტერის ოთხ ტიპს: სპეციალიზებული ჯგუფის, არასპეციალიზებული ჯგუფის, ინკლუზივ ტურისა და პირადი მიზნებისათვის.<sup>48</sup>

### 1.3. საერთაშორისო ორგანიზაციების დამოკიდებულება საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებისადმი

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა ამ ურთიერთობათა მრავალმხრივი მნიშვნელობიდან გამომდინარე, არა მხოლოდ კერძო სამართლებრივი, არამედ საჯარო სამართლებრივი რეგულირების სფეროც გახდა. „საერთაშორისო საჯარო საჰაერო სამართალი საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართლის განვითარების ხელშეწყობის ამოცანას ასრულებს“.<sup>49</sup> დღეს, მსოფლიო განვითარების მიღწევების გათვალისწინებით, თვით კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ფარგლებში

<sup>46</sup> იხ. Большая юридическая энциклопедия, Москва, 2005, стр. 649.

<sup>47</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1 გვ. 314.

<sup>48</sup> იხ. დ. გეფერტიე, „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის“, ჟურნალი „საქართველოს იურისტთა კავშირი“ №9-10, 2003წ. გვ. 101.

<sup>49</sup> დ. გეფერტიე, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2004წ., გვ. 26.

ყურადღება გამახვილებულია საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირებაზე. ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვები ავიაკომპანიებსა და მათ სახელმწიფოებს უბიძგებს იქონიოს არა მხოლოდ მოქნილი ეკონომიკური პოლიტიკა და შიდა სახელმწიფოებრივი სამართლებრივი ბაზა, არამედ განსაკუთრებულად ცდილობენ შექმნან ურთიერთმისაღები, უნიფიცირებული სამართლის ნორმები. ყოველივე განაპირობებს ავიაკომპანიათა და სახელმწიფოთა ურთიერთკავშირსა და გაერთიანებას საერთო მიზნებისათვის. შედეგად, დღეისათვის ფუნქციონირებს როგორც სახელმწიფოთა მონაწილეობით შექმნილი საერთაშორისო (რეგიონული) ორგანიზაციები, ასევე თავად საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველების, როგორც კერძო სამართლის იურიდიული პირების მიერ შექმნილი საერთაშორისო ორგანიზაციები.

უმათავრესად აღსანიშნავია ორი ძირითადი ორგანიზაცია – სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია (იკაო) და საჰაერო ტრანსპორტის საერთაშორისო ასოციაცია (იატა). ეს ორი ორგანიზაცია წამყვანი ძალაა სამოქალაქო ავიაციის მსოფლიო რეგულირების თვალსაზრისით სამთავრობო და თვით გადაყვანა-გადამზიდველების დონეზე.

იკაო: სახელმწიფოთა მონაწილეობით შექმნილი იკაო გაეროს სპეციალიზებულ დაწესებულებას და მუდმივმოქმედ ორგანოს წარმოადგენს.<sup>50</sup> იკაო მოქმედებს 1947 წლიდან მონრეალში (კანადა), დღეისათვის უკვე 189 სახელმწიფოს მონაწილეობით.<sup>51</sup> მისი დაფუძნება უკავშირდება 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის მიღებას, გააჩნია საკოორდინაციო ოპერატიული, საკონტროლო, მარეგულირებელი, საარბიტრაჟო ფუნქციები და ძირითადად ემსახურება საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ინფრასტრუქტურული განვითარების ხელშეწყობის, ასევე, ფრენების უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნებს. იკაო უფლებამოსილია მონაწილეობა მიიღოს საერთაშორისო ნაოსნობისა და საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის საკითხების გადაწყვეტაში ან თავად გადაწყვიტოს ისინი.<sup>52</sup>

როგორც იკაოს დანარჩენი წევრი სახელმწიფოები, საქართველოც ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციაზე ხელის მოწერის შედეგად გახდა წევრი ქვეყანა. შესაბამისად, გაიზიარა ის ვალდებულებები, რასაც იკაო ზოგადად ყველა წევრ სახელმწიფოს უწესებს.<sup>53</sup> „საქართველოს ნებისმიერ დროს შეუძლია ისინი უარყოს, თუკი ამას საჭიროდ ჩათვლის, მაგრამ ვინაიდან, იკაო-ს ტექნიკურ-იურიდიული მითითებები იძლევიან საერთაშორისო

<sup>50</sup> იხ. Международная организация гражданской авиации (ИКАО), **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/>>.

<sup>51</sup> იხ. Doc. 9876, Годовой Доклад Совета, ICAO, 2006, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://legacy.icao.int/icao/en/pub/rp06\\_ru.pdf](http://legacy.icao.int/icao/en/pub/rp06_ru.pdf)>.

<sup>52</sup> იკაო-ს ბოლო პერიოდის საქმიანობაში, განსაკუთრებული შეფასება მიეცა 2006 წლის მუშაობას და მის შედეგებს. საქმიანობის ეფექტების, გარემოს დაცვის საკითხების, ავიაციის და ფრენის უსაფრთხოების მიმართულებებით მიღწევების გათვალისწინებით, საბჭოს პრეზიდენტი რობერტო კობე გონსალესი 2006 წელს ისტორიულსაც კი უწოდებს. იხ. იქვე.

<sup>53</sup> 1970 წელს იკაო-ში გაწევრიანდა საბჭოთა კავშირი.

ფრენების უსაფრთხოების საჭირო დონის გარანტიას, სახელმწიფოები უპირატესობას ანიჭებენ იკაო-ს სტანდარტების შესრულებას და არა მათ უგულებელყოფას“.<sup>54</sup>

იკაო-ში გაწვევრიანებით საქართველოში საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობები გარკვეულწილად საერთაშორისო სამართლებრივ რეგულირებას დაექვემდებარა. იკაო-ს მიერ შემუშავებული სტანდარტები და სამართლებრივი ხასიათის დოკუმენტები ჩვენი ქვეყნისათვის მნიშვნელოვანი გახდა საერთაშორისო თანამშრომლობის გაღრმავებისა და საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე დამკვიდრების ხელშესაწყობად. მნიშვნელობას განსაკუთრებულს ხდის ისიც, რომ საქართველოში კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარი ძირითადად უცხო ქვეყნების საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველებით არის წარმოდგენილი და საერთაშორისო რეისებით მეტადაა დატვირთული. ყოველივე, მხოლოდ შიდა სახელმწიფოებრივი სამართლებრივი რეგულირებით უზრუნველყოფილი ვერ იქნება. ამიტომ, საერთაშორისო სამართალთან და სტანდარტებთან მისადაგება აუცილებლობას წარმოადგენს მიზნის მიღწევისათვის.

მატა: საერთაშორისო მნიშვნელობის არასამთავრობო ორგანიზაციათაგან აღსანიშნავია იატა, რომელიც 1945 წელს კუბაში, 31 ქვეყნის 50 ავიასატრანსპორტო კომპანიის მონაწილეობით გამართულ კონფერენციაზე დაარსდა. ამავე წელს, იურიდიულად აღიარებული იქნა კანადის პარლამენტის მიერ და დღემდე მოქმედებს მონრეალში. იატა-ს ძირითადი ფუნქცია კომერციული სამოქალაქო ავიაციის განვითარების ხელშეწყობაა. მუშაობის პროცესში ჩატარებული რეგიონული კონფერენციები ეძღვნება საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების უსაფრთხოებისა და განვითარების საკითხებს, ამ კუთხით არსებული პრობლემების შესწავლას და საერთო პირობების შემუშავებას. სამართლებრივი თვალსაზრისით იატა-ს ფუნქციონირება გამართლებულია, რადგან მის მიერ შემუშავებული სტანდარტები და რეკომენდაციები მნიშვნელოვნად ხელს უწყობს საერთაშორისო კომერციული სამოქალაქო ავიაციის განვითარებას და სამართლებრივ რეგულირებას.

დღეისათვის, იატა-ს წევრია მსოფლიოს ყველა რეგიონის ლიდერი ავიასატრანსპორტო საწარმო – 230 წევრი ავიასატრანსპორტო ორგანიზაცია 120 ქვეყნიდან.<sup>55</sup> იატა-ს ყავს ორგვარი სტატუსის წევრი – ნამდვილი და ასოცირებული. ნამდვილი წევრი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ავიასატრანსპორტო ორგანიზაცია, რომელიც ახორციელებს რეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვებს იმ სახელმწიფოს დროშის ქვეშ, რომელ სახელმწიფოსაც უფლება აქვს იკაო-ს წევრობაზე. რაც შეეხება ასოცირებულ წევრობას, შეუძლია იმ ავიასატრანსპორტო ორგანიზაციას, რომელიც ახორციელებს შიდა გადაყვანა-გადაზიდვებს. ასოცირებული წევრობის შემდეგ, იატა-ს ნამდვილი წევრი გახდა ეროვნული ავიაგადამზიდველი – „საქართველოს ავიახაზები“.

<sup>54</sup> *დ. გეფერიძე*, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2004წ. გვ. 88.

<sup>55</sup> **იბ.** Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.aerohelp.ru/index\\_new.php?idr=159&page=1&idn=519%20-%2030%20K6](http://www.aerohelp.ru/index_new.php?idr=159&page=1&idn=519%20-%2030%20K6)>.

#### 14. საქართველოს სახელმწიფოებრივი მიდგომა საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებისადმი

პირველ თავში საზგასმით აღინიშნა, რომ საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა მოწესრიგება საქართველოს სახელმწიფოებრივი ინტერესის სფეროა. სახელმწიფოებრივი მიდგომა გამოხატულია შიდასახელმწიფოებრივ და საერთაშორისო რეგულირებაში. სახელმწიფო აპარატს გააჩნია კონტროლისა და ზედამხედველობის ფუნქცია, რასაც დღეისათვის, ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს კომპეტენციის ფარგლებში, სსიპ სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო ახორციელებს.

სახელმწიფოს როლი სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე შემცირდა ბოლო ათწლეულში. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებს სრულად ახორციელებენ ეროვნული და უცხოური გადამყვან-გადამზიდველები (ავიაკომპანიები), რომლებიც წარმოადგენენ კერძო სამართლის იურიდიულ პირებს მკაცრად გაწერილი სალიცენზიო პირობებით, რაც დამახასიათებელი სპეციფიკიდან გამომდინარე, გამართლებულია. სასურველია, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე დომინირებდნენ ეროვნული გადამყვან-გადამზიდველები და არა უცხოური (ბრიტანეთის, თურქეთის, უკრაინის, ისრაელის და სხვა სახელმწიფოთა) ავიაკომპანიები, როგორც ეს დღეს ხდება. საერთაშორისო მოთხოვნებს მიესადაგა საჰაერო ნავიგაციის, აეროპორტებისა და ავიაკომპანიების მუშაობის ნორმები. განვითარდა ინფრასტრუქტურა.<sup>56</sup> აღნიშნულმა ხელი შეუწყო ფრენის გეოგრაფიის გაფართოებას არაერთ კონტინენტზე. აუცილებლობამ განაპირობა მომხმარებელთა მომსახურების ხარისხის დახვეწა და მათი ინტერესების დაცვის მექანიზმების შემუშავება. ეფექტურად ამუშავდა მგზავრთა (ბარგის) და ტვირთის სადაზღვევო მექანიზმებიც, რაც ნაკისრი საერთაშორისო ვალდებულებების ჯეროვან შესრულებასთან ერთად, ქვეყანაში კონკურენტუნარიანი სადაზღვევო კომპანიების მომრავლებითაც არის განპირობებული. ეფიქრობ, ფინანსურად ძლიერი სადაზღვევო სისტემის ჩამოყალიბება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა ეფექტური რეგულირების ხელშემწყობი პირობათაგანია. ამდენად, შეიქმნა კონკურენტული გარემო, რომლის პირობებში მგზავრს გადამყვან-გადამზიდველისა და მათი მომსახურების არჩევანის საშუალება ეძლევა.

შეიქმნა სამართლებრივი წესრიგი. მიმდინარეობს მისი პარალელური სრულყოფა, რაც უდავო აუცილებლობას წარმოადგენდა. „საჰაერო ტრანსპორტის სახელმწიფო რეგულირების პროცესში ძირითადია საკანონმდებლო კომპონენტი (ე.ი. კანონების შემუშავება, პოლიტიკის, წესებისა და დებულებების დამუშავება). ...პოლიტიკის შემუშავებასთან დაკავშირებული ელემენტი, ალბათ ყველაზე მოქნილია და როგორც ჩანს, იცვლება სახელმწიფოს პირობების მიხედვით ერთი სახელმწიფოს

<sup>56</sup> 2007 წელს გაიხსნა „თბილისის საერთაშორისო აეროპორტის“ ახალი ოფისი და ბათუმის საერთაშორისო აეროპორტი, საიდანაც რეგულარული და არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვები სრულდება ევროპისა და აზიის 30-ზე მეტი ქვეყნის მიმართულებით.

ფარგლებშიც კი.<sup>57</sup> არსებულ საკანონმდებლო ჩარჩოებში შესაძლებელი გახდა საჰაერო ტრანსპორტზე სახელმწიფო ზედამხედველობა, უსაფრთხო ფრენის უზრუნველყოფა, საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების სახელმწიფო რეგულირება, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე მოთხოვნის დაკმაყოფილება და საავიაციო საგარეო ეკონომიკური ურთიერთობების განვითარება. რამდენადაც თანამედროვე საჰაერო მიმოსვლა სახელმწიფოთაშორისი ურთიერთობაა, საერთაშორისო საავიაციო ბაზარზე შედარებით გავლენიანი ადგილი უჭირავთ მსოფლიოში წამყვან სახელმწიფოებს, რომლებიც საერთაშორისო საბაზრო ეკონომიკური პრინციპებიდან გამომდინარე კარნახობენ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის საერთაშორისო სტანდარტებს. ისინი ეფუძნებიან ორმხრივ ან მრავალმხრივ საერთაშორისო სამართლის უნიფიცირებულ ნორმებს. გადაყვანა-გადაზიდვის მომწესრიგებელი სამართლის ნორმების შემცველი, „ქართული სამოქალაქო სამართლის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნაწილი ვალდებულებითი სამართალიც ემყარება სამართალთა უნიფიკაცია-ჰარმონიზაციას სამართლებრივი სისტემების დონეზე“.<sup>58</sup> კომერციული სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ბაზარზე დამკვიდრების მიზნით, საქართველოსათვის მნიშვნელოვანია წარმატებული ურთიერთობები როგორც მეზობელ სახელმწიფოებთან, ისე ევრო-კავშირის და სხვა ქვეყნებთანაც.<sup>59</sup> საქართველო (სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტო) მზად არის მოახდინოს საკანონმდებლო ცვლილებები ევროპული სტანდარტების შესაბამისად, უმეტესი ნაწილის დანერგვის თვალსაზრისით. განსაკუთრებული ყურადღება ეთმობა ფრენის უსაფრთხოებისა და საავიაციო უშიშროების საკითხებს, <sup>60</sup> რაც თავისთავად მეზაერთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ნაკადის ზრდის უდავო წინაპირობაა.

საქართველო ცდილობს არა მხოლოდ ევროპულ სტანდარტებთან მიახლოებას, არამედ აქტიურად თანამშრომლობს აშშ-ს სტრუქტურებთანაც.

<sup>57</sup> **დ. გევერიძე**, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ., გვ. 236.

<sup>58</sup> **ბ. ზოდუა**, „ქართული ვალდებულებითი სამართლის სისტემა და პრინციპები“, ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, მე-3-4 კვარტალი, 2000წ., გვ. 114.

<sup>59</sup> ევროინტეგრაციისკენ სწრაფვის დასტურად უნდა აღინიშნოს, რომ საქართველომ აღმოსავლეთ რეგიონის მეზობელ ქვეყნებს შორის ერთ-ერთმა პირველმა მოაწერა ხელი საავიაციო მომსახურების ჰორიზონტალურ შეთანხმებას და შესაბამისობაში მოიყვანა საქართველოსა და ევრო-კავშირის 14 წევრ სახელმწიფოს შორის გაფორმებული ორმხრივი საავიაციო შეთანხმებები. საქართველოს ევროპული ინტეგრაციის პროცესის დაჩქარებას ხელი შეუწყო სამოქალაქო ავიაციის სფეროში 2006 წელს, ევრო-კავშირსა და საქართველოს შორის შემუშავებულმა სამოქმედო გეგმამ, რომელმაც განაპირობა საქართველოს კანონმდებლობის ევრო-კავშირის კანონმდებლობასთან ამ კუთხით ჰარმონიზაციის აუცილებლობა. ევრო-კავშირის 2009 წლის 30 იანვრის დირექტივის საფუძველზე, საქართველოსთან გაფორმდა ყოველსმომცველი საავიაციო შეთანხმება, რომლის მიზანიც საქართველოსა და ევრო-კავშირს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის ჩამოყალიბებაა. საქართველოს მხარე თვლის, რომ ამით მოიხსნება საბაზრო ბარიერები და ეკონომიკური შეზღუდვების გარეშე დაუკავშირდება ევრო-კავშირის შიდა საავიაციო ბაზარს. მოხდება ევროკავშირის შიდა სტრუქტურებში ინტეგრირება.

**ობ.** <<http://uta.gov.ge/?address=news1&id=3&lang=1>>. (ამჟამად გაუქმებულია).

<sup>60</sup> **ობ.** <<http://uta.gov.ge/?address=news1&id=3&lang=1>>. (ამჟამად გაუქმებულია).

აღნიშნულს მოწმობს აშშ-ს სატრანსპორტო ადმინისტრაციის ინიციატივით, 2009 წლის სექტემბრის თვეში, ქართულ-ამერიკული სამუშაო ჯგუფის შეხვედრები თბილისის აეროპორტის საერთაშორისო სტანდარტებთან მიახლოების მიზნით გზებისა და მეთოდების განსაზღვრასთან დაკავშირებით. წარმატებული სამუშაოს გაწევით, სრულებით შესაძლებელია გაიხსნას პირდაპირი საჰაერო ხაზი საქართველოდან აშშ-ს მიმართულებით. გარდა ამისა, საქართველო, როგორც სატრანზიტო ქვეყანა, მონაწილეა უნივერსალური თუ რეგიონალური ტიპის მრავალმხრივი კონვენციებისა და შეთანხმებებისა.<sup>61</sup> ასევე, რიგი სხვა კონვენციებისა<sup>62</sup> და დადებული აქვს ათობით სამთავრობო ხელშეკრულება (შეთანხმება) საჰაერო მიმოსვლის ორმხრივი რეგულირების შესახებ.

დადებითთან ერთად, უნდა აღინიშნოს უარყოფითი მხარეებიც. საქართველოს ტერიტორიული მთლიანობის დეფაქტო რღვევის პირობებში ჩნდება სამართლებრივი უზუსტობები, რასთან დაკავშირებით აღსანიშნავია აფხაზეთის ავტონომიური რესპუბლიკის დეფაქტო ხელისუფლების მცდელობა განიხილოს და მიიღოს აფხაზეთის საჰაერო კოდექსი, რომელიც პროექტის სახით უკვე შემუშავებულია „აფხაზეთის ავიახაზების“ დირექტორ ვიაჩესლავ ეშბას მონაწილეობით და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, ქართული სამართლებრივი და პოლიტიკური სივრცისაგან დამოუკიდებლად, ე.წ. აფხაზეთის რესპუბლიკის საპარლამენტო კომიტეტის თავმჯდომარე პაველ ლეშუკის განცხადებით, აღნიშნული პროექტი მიახლოებულია რფ საჰაერო კოდექსის ნორმებთან. თუმცა, პირველ რიგში, გათვალისწინებულია აფხაზეთის ინტერესები. მისივე აზრით, იურიდიული ძალის მინიჭების შემდგომ, კოდექსმა უნდა მოახდინოს აფხაზეთის საჰაერო სივრცის რეგლამენტირება, ამისათვის კი მისი მიღება აუცილებელია. ამასთან, იგი თვლის, რომ აფხაზეთმა უნდა დაიწყოს საერთაშორისო ხელშეკრულებების გაფორმება ამ სფეროში იმ ქვეყნებთან, რომლებიც ამას

<sup>61</sup> მათ შორისაა: ბარსელონას 1921 წლის 20 აპრილის „თავისუფალი ტრანზიტის კონვენცია და სტატუტი“; საქართველოში ძალაშია 1999 წლის 16 აპრილიდან. ჟენევის 1972 წლის „კონტინენტურებთან დაკავშირებული საბაჟო კონვენცია“; საქართველოში ძალაშია 1999 წლის 16 აპრილიდან. ჟენევის 1980 წლის 24 მაისის „კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო შერეული გადაზიდვების შესახებ“; საქართველო შეუერთდა 1995 წლის 9 სექტემბერს. ჟენევის 1982 წლის 20 ოქტომბრის „საერთაშორისო კონვენცია საზღვრებს გარეშე ტვირთის კონტროლის ჩატარების შეთანხმების შესახებ“. საქართველოში ძალაშია 1999 წლის 16 აპრილიდან. **იხ. ზ. გაბისონია**, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2006წ. გვ. 242.

<sup>62</sup> დღეისათვის, საქართველოსათვის მოქმედი ძირითადი კონვენციები და შეთანხმებებია: – ჰიკაგოს 1944 წლის კონვენცია „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“; 1944 წლის 7 დეკემბრის „საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის სატრანზიტო შეთანხმება“; კონვენცია „საჰაერო ხომალდზე ჩადენილი დანაშაულისა და ზოგიერთი სხვა მოქმედებების შესახებ“; კონვენცია „საჰაერო ხომალდის უკანონოდ ხელში ჩაგდებასთან ბრძოლის შესახებ“; კონვენცია „სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხოების წინააღმდეგ მიმართულ უკანონო აქტებთან ბრძოლის შესახებ“; კონვენცია „ფეთქებადი პლასტიკური ნივთიერებების მარკირების შესახებ“; „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ როგორც ვარშავის 1929 წლის კონვენცია თავისი ოთხი დამატებითი ოქმით, ისე 1999 წლის მონრეალის კონვენცია; ასევე, კონვენცია „ხმელეთზე მესამე პირებისათვის უცხოეთის საჰაერო ხომალდების მიერ მიყენებული ზიანის შესახებ“.



მოისურვებენ, მათ შორის, რუსეთის ფედერაციასთან.<sup>63</sup> ყოველივე წარმოადგენს არა მხოლოდ პოლიტიკური შეფასების საგანს, არამედ, ვაწყდებით კიდევ ერთ სამართლებრივ წინააღმდეგობას პირველ ყოვლისა, საქართველოს კონსტიტუციური პრინციპების მიმართ და შემდგომ, სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირების საკითხებში.

სავაჭრო ურთიერთობებისა და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მჭიდრო კავშირის ფონზე, ყოველივე მიანიშნებს მგზავრთა გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებების განსაკუთრებულ მნიშვნელობაზე კერძო სამართალში, შიდასახელმწიფოებრივ და საერთაშორისო ურთიერთობებში. მიმაჩნია, რომ მიუხედავად მითითებული მიღწევებისა, კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზრის ხელშეწყობის მიზნით, საჭიროა შეიქმნას ეროვნული საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველების ფუნქციონირების კიდევ უფრო მოქნილი ეკონომიკური და სამართლებრივი სისტემა, რაც აუცილებლად ხელს შეუწყობს ბაზრის მეტად კონკურენტუნარიანობას, ფრენის გეოგრაფიის კიდევ უფრო გაფართოებას, სამართლებრივი პრობლემების კლებასა და საერთო რენტაბელურობას.

## 2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კლასიფიკაცია

### 2.1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კლასიფიკაციის კრიტერიუმები

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კვლევისათვის მნიშვნელოვანია ასეთ ურთიერთობათა კლასიფიკაციის საკითხის განხილვა. რამდენადაც სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობა ცალკეული სახის გადაყვანა-გადაზიდვისათვის ურთიერთგანსხვავებულ რეგულირებას ითვალისწინებს, შესაბამისად ურთიერთგანსხვავებულია სამართლებრივი შედეგებიც. დოქტრინისა და დამუშავებული პრაქტიკის მიხედვით, კლასიფიკაცია ამ ურთიერთობათათვის დამახასიათებელი ცალკეული ნიშნის მიხედვით ხორციელდება.

საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა კლასიფიკაციის მრავალი კრიტერიუმი არსებობს. კერძოდ:

**გადაყვანა-გადაზიდვის სიხშირე** (მოქმედების ვადა): ესა თუ ის რეისი შესაძლოა შესრულდეს ერთჯერადად ან მრავალჯერადად. შესაბამისად, ცნობილია რეგულარული და არარეგულარული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები (ჩარტერის ხელშეკრულება; საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ორგანიზაციის ხელშეკრულება).

**გადაყვანა-გადაზიდვის ტერიტორია**: ამ ნიშნის მიხედვით, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა შესაძლოა განხორციელდეს ერთი სახელმწიფოს შიგნით ან სხვადასხვა სახელმწიფოებში (მაგ: ტრანზიტული გადაყვანა-გადაზიდვა). შესაბამისად, გამოყოფენ შიდასახელმწიფოებრივ და საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებს.

<sup>63</sup> იხ. <<http://www.rosbalt.ru/2009/04/10/632673.html>> .

**გადაყვანა-გადაზიდვის ობიექტი:** რამდენადაც დოქტრინაში ობიექტად აღიარებულია მგზავრი (ბარგი) და ტვირთი, ცნობილია სამგზავრო (ბარგით ან ბარგის გარეშე) და სატვირთო გადაზიდვები.

**გადაყვანა-გადაზიდვების რაოდენობის გათვალისწინებით – ერთი ან რამდენიმე გადაყვანა-გადაზიდვების მიერ განხორციელებული.** ამ ნიშნით ცნობილია ერთმანეთის თანმიმდევარი გადაზიდვების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვები. ასევე, შერეული გადაზიდვები. უკანასკნელი ტიპის გადაყვანა-გადაზიდვებში შესაძლებელია მონაწილეობდეს არა მხოლოდ საჰაერო, არამედ სხვა სახის სატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვები (მაგ: საავტომობილო), ხოლო გადაყვანა-გადაზიდვა განხორციელდეს ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით. ამ ტიპის გადაყვანა-გადაზიდვას კომბინირებულსაც უწოდებენ. საქართველოს სკ-ი არ იცნობს კომბინირებული გადაყვანა-გადაზიდვის, მაგრამ იცნობს ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვების მიერ განხორციელებული გადაზიდვების რეგულირებას. ასევე, იცნობს სომხეთის და მოლდავეთის რესპუბლიკების სამოქალაქო კოდექსებიც. თუმცა, მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი მეტად კონკრეტული და შინაარსობრივი თვალსაზრისით მკაფიოა. მასში კომბინირებული და თანმიმდევრული გადაყვანა-გადაზიდვა გამოიწვეულია იმ ნიშნით, რომ თუ პირველ შემთხვევაში გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებით, მეორე შემთხვევაში აუცილებლად ერთი სახის სატრანსპორტო საშუალებით წარმოებს.

რამდენადაც კვლევის პროცესში ირკვევა, კლასიფიკაცია ანალოგიურადაა აღიარებული მრავალი ქვეყნის, მათ შორის, საქართველოს კანონმდებლობაში. სწორედ კლასიფიკაციის მიხედვით ხორციელდება სამგზავრო თუ სატვირთო რეისები საქართველოსა და სხვა ქვეყნების საჰაერო ტრასებზე. შესაბამისად, განსხვავებულია თითოეულის სამართლებრივი რეგულირება – ხელშეკრულებათა ფორმები და სახელშეკრულებო პირობები, რის შესახებაც ქვემოთ პარაგრაფებში გვექნება საუბარი.

## 2.2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა სახეები

კლასიფიკაციის კრიტერიუმებიდან გამომდინარე, საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა შესაძლოა სხვადასხვა სახით განხორციელდეს. ცნობილია გადაყვანა-გადაზიდვის შემდეგი სახეები:

ა) **საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი** – ტერიტორიული ნიშნით განსაზღვრული შიდასახელმწიფოებრივი საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა ხორციელდება მხოლოდ ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე. საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა კი, სცილდება ერთი სახელმწიფოს საზღვრებს. ასეთად მიჩნევისათვის მთავარია საჰაერო ხომალდმა გადაკვეთოს არა მარტო თავისი ქვეყნის საჰაერო სივრცე, არამედ სხვა ქვეყნ(ებ)ის საჰაერო საზღვარი. მონრეალის კონვენციის 1-ლი

მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვა ეწოდება ნებისმიერ გადაყვანა-გადაზიდვას, რომლის დროსაც მხარეთა განსაზღვრების თანახმად, გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილები, იმისდა მიუხედავად არის თუ არა შესვენება ან გადატვირთვა გადაყვანა-გადაზიდვაში, განლაგებულია ერთი ან ორი მონაწილე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, თუ შეთანხმებული გაჩერება გათვალისწინებულია სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, მაშინაც კი, როდესაც ეს სახელმწიფო არ არის მონაწილე სახელმწიფო. გადაყვანა-გადაზიდვა ამგვარი გაჩერების გარეშე ერთი და იმავე სახელმწიფოს ტერიტორიაზე არსებულ ორ პუნქტს შორის წინამდებარე კონვენციის შესაბამისად არ განიხილება როგორც საერთაშორისო. საქართველოს კანონმდებლობისაგან განსხვავებით, რფ საჰაერო კოდექსი <sup>64</sup> სპეციალური ნორმით განსაზღვრავს შიდასახელმწიფოებრივ საჰაერო გადაზიდვას, რომელიც ხორციელდება რფ-ის ტერიტორიაზე, მიუხედავად იმისა, რეისით გათვალისწინებული რამდენი დაჯდომის წერტილიც არ უნდა ჰქონდეს საჰაერო ხომალდს. საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვას განსაზღვრავს, როგორც გადაზიდვას, რომელიც ხორციელდება ორი სხვადასხვა შესაძლებლობით. პირველი, როცა გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტები მდებარეობს ორი სხვადასხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე, ხოლო მეორე, როცა აღნიშნული პუნქტები ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზეა, მაგრამ შუალედური დაჯდომა ხორციელდება სხვა სახელმწიფოს ტერიტორიაზე (მუხ.101). მსგავს განმარტებებს საქართველოს საჰაერო კოდექსი არ იძლევა. ვფიქრობ, აუცილებელია მონრეალის კონვენციის ნორმებზე დაყრდნობით, საქართველოს კანონმდებლობაში განისაზღვროს თითოეული, რამეთუ როგორც მეზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის), ისე ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში ცალკეული ურთიერთობა ურთიერთგანსხვავებულ სახელშეკრულებო პირობებზე შეთანხმებას მოითხოვს. შესაბამისად, ურთიერთგანსხვავებულია მათი სამართლებრივი შედეგებიც. საქართველოს კანონმდებლობაში მოცემული საკითხის ასახვა მნიშვნელოვანია იმიტომაც, რომ საქართველო აზია-ევროპის კორიდორს წარმოადგენს, სადაც კომერციულ სამოქალაქო ავიაციას განსაკუთრებული როლი აქვს მსოფლიო კავშირების უზრუნველსაყოფად. ამისათვის კი, მაღალ დონეზე დამუშავებული კანონმდებლობა აუცილებელია.

**ბ) რეგულარული და არარეგულარული (ჩარტერი) –** რეისების სიხშირის მიხედვით განსაზღვრული არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული გადაყვანა-გადაზიდვის სახეა, რომელიც არ არის რეგულარული. იგი წარმოადგენს ჩარტერს და ხორციელდება დაქირავებული საჰაერო ხომალდით. ჩარტერის თანახმად, შეთანხმება ხდება გადაყვანა-გადაზიდვას და მისი საჰაერო ხომალდის დაქირავებულ ორგანიზაციას შორის. დ. გეფერიძე<sup>65</sup> მიუთითებს, რომ „არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვა“ და „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვა“ ურთიერთშენაცვლებადი გახდა, მხედველობაშია მისაღები, რომ არა ყველა კომერციული არარეგულარული გადაყვანა-გადაზიდვებია ჩარტერული“.

<sup>64</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации, от 19.03.1997 N 60-ФЗ, принят ГД ФС РФ 19.02.1997.

<sup>65</sup> დ. გეფერიძე, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ., გვ. 270.

საქართველოს სკ-ი არ განმარტავს რეგულარულ ან/და არარეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვას. მისგან განსხვავებით, საქართველოს საჰაერო კოდექსი ცალკე იხსენიებს არარეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვას, ხოლო ჩარტერს იდენტიურად ახასიათებს 1-ლ მუხლში, როგორც ტერმინს და 64-ე მუხლში, სადაც უკვე 1-ლ პუნქტში მოცემული მისი განმეორებით განმარტების შემდეგ, მე-2 პუნქტში საუბრობს ჩარტერის ხელშეკრულების პირობებზე. ვფიქრობ, აღნიშნული წარმოადგენს საკანონმდებლო ტექნიკის (სამართლის ნორმების სისტემატიზაციის) პრობლემას, რამეთუ დაუშვებელია ერთსა და იმავე ნორმატიულ აქტში ამა თუ იმ დებულების გამეორება.

**გ) მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა –** მგზავრის გადაყვანა (ბარგით ან მის გარეშე) ასევე ერთ-ერთი სახეა ობიექტის მიხედვით, რომელიც გულისხმობს საჰაერო სამგზავრო ხომალდით მგზავრის ან მგზავრების გადაადგილებას ერთი – გაგზავნის პუნქტიდან მეორე – დანიშნულების პუნქტში, რაც შეთანხმებული პირობების შესაბამისად ხორციელდება. ასევეა ტვირთის გადაზიდვაც. იგი გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტში ტვირთის გამგზავნისაგან მიღებული ტვირთის შეთანხმებული პირობების შესაბამისად გადატანას გულისხმობს. აქედან გამომდინარე, მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობა იცნობს მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულებას და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებას. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ვფიქრობ, ხარვეზის შემცველია, რამეთუ ერთმანეთისგან გაუმიჯნავად, ერთობლიობაში განმარტავს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას, რასაც ვერ ვიტყვით საქართველოს საჰაერო კოდექსზე. აქ, 63-ე მუხლის 1-ლ პუნქტში გადმოცემულია მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის), ხოლო მე-2 პუნქტში ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი.

**დ) ერთი ან რამდენიმე გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვა –** საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში გადამყვან-გადამზიდველის სიმრავლე ნიშნავს, რომ ეს ურთიერთობა შესაძლოა განხორციელდეს ერთი ან მეტი გადამყვან-გადამზიდველის მონაწილეობით. ეს ხშირ შემთხვევაში ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობებში შეინიშნება. ზოგიერთ შემთხვევაში აუცილებელი არ არის ყველა გადამყვან-გადამზიდველი საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველი იყოს. ასეთი ტიპის გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები შესაძლოა თანმიმდევრულიც იყოს. შერეულ გადაყვანა-გადაზიდვაში, როგორც წესი, მონაწილეობენ საზღვაო, სარკინიგზო ან/და საავტომობილო გადამყვან-გადამზიდველები. ამიტომაც, უწოდებენ ტვირთის ასეთ გადაზიდვას შერეულ გადაზიდვას. საქართველოს საჰაერო კოდექსი არეგულირებს პირდაპირი შერეული წესით გადაზიდვას მხოლოდ პრეტენზიის განხილვის ნაწილში, ხოლო საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი პირიქით, არეგულირებს ერთმანეთის მიმდევარი გადამზიდველების მიერ განხორციელებულ გადაზიდვებს. „საქართველოს ავიაცხადების“

ბილეთში რამდენიმე გადამზიდვის მიერ შესრულებული გადაზიდვა ერთ მთლიან გადაზიდვად განიხილება.<sup>66</sup>

## თავი II – საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანის (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი საფუძვლები

სატრანსპორტო ურთიერთობების ისტორიულმა განვითარებამ ცხადყო სამართლებრივი რეგლამენტაციის საჭიროება. ჩამოყალიბდა სატრანსპორტო სამართალი, როგორც სამართლის დარგი. იგი, მეცნიერებაში განიმარტება, როგორც იმ საზოგადოებრივი ურთიერთობების მარეგულირებელი სამართლის ნორმების ერთობლიობა, რომლებიც წარმოიშობა ორგანიზაციებთან და სატრანსპორტო საწარმოების საქმიანობასთან დაკავშირებით, სატრანსპორტო საწარმოებისა და მათი მრავალრიცხოვანი კლიენტების ურთიერთობებში, ასევე, როგორც ერთი სახის, ისე სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საწარმოებს შორის.<sup>67</sup> სატრანსპორტო სამართალი არ არის დამოუკიდებელი დარგი. ის სამართლის სხვა სფეროს შემადგენელი ნაწილია.<sup>68</sup> როგორც ო. იოფე<sup>69</sup> აღნიშნავს, სამართლის ყოველი სფერო ხასიათდება ორი მომენტით – განსაზღვრული რეგულირების საგანი და განსაზღვრული რეგულირების მეთოდი. საგანი შესაძლოა იყოს ერთგვაროვანი სატრანსპორტო-საზოგადოებრივი ურთიერთობები, ხოლო მეთოდი ის სამართლებრივი საშუალებებია, რომელთა მეშვეობითაც მოხდება რეგულირება. სამეცნიერო სფეროში გავრცელებული მოსაზრების<sup>70</sup> თანახმად, ცალკეული სახის სატრანსპორტო საშუალებებით განხორციელებული საქმიანობა სამართლის დამოუკიდებელ დარგებად უნდა იქნეს აღიარებული. მაგ: საჰაერო სამართალი, საზღვაო სამართალი და ა.შ. მოსაზრებას კიდევ უფრო განამტკიცებს დღეისათვის, არაერთი ქვეყნის სამართლებრივ სივრცეში გავრცელებული იგივე დასახელებები და შესაბამისად მიღებული კოდექსები (მაგ: საჰაერო კოდექსი, საზღვაო (წყლის) კოდექსი და ა.შ.). აღსანიშნავია, რომ ისინი მთლიანობაში მაინც სატრანსპორტო სამართლის ჩარჩოებში განიხილება, რაც ნაწილობრივ განპირობებულია ყველა სახის სატრანსპორტო საქმიანობის საერთო მახასიათებლების არსებობით (მაგ: გადაყვანა-გადაზიდვა უნარიანობა). რაც

<sup>66</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

<sup>67</sup> იხ. *Егуазаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>68</sup> იხ. Транспортное право, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.utexp.ru/stati/transportnoe-pravo.htm>>.

<sup>69</sup> იხ. *Егуазаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>..

<sup>70</sup> იხ. იქვე.

შეეხება საპაერო სამართალს, განიმარტება როგორც შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო სამართლის ნორმების ერთობლიობა, რომლებიც არეგულირებენ საპაერო სივრცის გამოყენებასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებს.<sup>71</sup> ამ სფეროში არსებული ნორმატიული აქტები ქმნის საპაერო სამართლის მთავარ ელემენტებს და ახდენს მისი კერძო და საჯარო სამართლებრივი ასპექტების უნიფიცირებას. უშუალოდ საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის საგნიდან და მეთოდიდან გამომდინარე, მასზე უდავოდ ვრცელდება ადმინისტრაციულ-სამართლებრივი და საპაერო-სამართლებრივი ნორმები მიუხედავად იმისა, რომ თავად გადაყვანა-გადაზიდვის ინსტიტუტი კერძო სამართლის რეგულირების სფეროს წარმოადგენს. ამასთან, როგორც ი. ზენინი<sup>72</sup> მიუთითებს, გადაზიდვა სავაჭრო ხასიათის ხელშეკრულებათა რიცხვს მიეკუთვნება, რაც შესაბამისად სავაჭრო სამართლით რეგულირდება. ასევე ითვალისწინებს სავაჭრო სამართალსა და სამოქალაქო სამართალს შორის მკაფიო საზღვრის არარსებობას კერძო სამართლის ფარგლებში და რეგულირების მხრივ შესაძლებლად მიიჩნევს საერთო სამართლებრივი ნორმების შემუშავებას.<sup>73</sup>

1. საპაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის რეგულირების ძირითადი საერთაშორისო ნორმატიული აქტები
  - 1.1. „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენცია

„საერთაშორისო ხელშეკრულება არის მკვეთრად გამოსატული იურიდიული ფორმა, მიღწეული საერთაშორისო სამართლის სუბიექტებს შორის (ძირითადად სახელმწიფოებს შორის) შეთანხმებაზე განსაზღვრული წესის შექმნის ან შეცვლის შესახებ საერთაშორისო საპაერო სამართლის ნორმის სახით“. <sup>74</sup> შეთანხმება შეიძლება აისახოს კონვენციაში, ხელშეკრულებაში და სხვა.

1944 წლის 7 დეკემბერს, სამოქალაქო ავიაციის საკითხებთან დაკავშირებით ჩიკაგოში აშშ-ს ინიციატივით, ორმოცდათორმეტი სახელმწიფოს მონაწილეობით გამართულ საერთაშორისო კონფერენციაზე „პაერის თავისუფლების“ საკითხთან ერთად განხილულ იქნა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციის პროექტი.

<sup>71</sup> Academic dictionaries and encyclopedias,

ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/13748>>.

<sup>72</sup> *Зенин И.*, Гражданское и торговое право капиталистических стран, Москва, Издательство МГУ, 1992. ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>.

<sup>73</sup> წყაროების შესახებ იხ. დ. გეფერტი, საერთაშორისო საპაერო სამართლის წყაროები, ჟურნალი „სამართალი“, 2004წ., №3-4.

<sup>74</sup> დ. გეფერტი, კ. ტეებუნავა, საერთაშორისო ხელშეკრულება, როგორც საერთაშორისო საპაერო სამართლის ძირითადი წყარო, ჟურნალი „სამართალი“, 2007წ., №1-2, გვ. 27.

„საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ კონვენცია მიღებულ იქნა 38 სახელმწიფოს ხელმოწერით, ამოქმედდა 1947 წლის 4 აპრილს, მოქმედებს დღემდე და უდიდეს როლს თამაშობს საერთაშორისო საჰაერო სამართლის განვითარებაში.

აღნიშნული კონვენციით განისაზღვრა ისეთი საკითხების რეგულირების წესები, როგორცაა – ხელშემკერულ სახელმწიფოთა ტერიტორიაზე ფრენა, საჰაერო ხომალდების ეროვნულობა, აერონავიგაციისათვის ხელშეწყობის ღონისძიებები და საჰაერო ხომალდების დაცვის პირობები. რაც განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია, ამ კონვენციით დაფუძნდა სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაცია საერთაშორისო აერონავიგაციის პრინციპებისა და მეთოდების შემუშავების, საერთაშორისო საჰაერო ტრანსპორტის დაგეგმვისა და განვითარებისათვის ხელისშეწყობის უზრუნველყოფის მიზნით. ყოველივე ემსახურებოდა მსოფლიო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებული განვითარების წახალისებას.

მიუხედავად მიწვევისა, საბჭოთა კავშირს კონვენციაში მონაწილეობა არ მიუღია, ვინაიდან საომარ მდგომარეობაში იმყოფებოდა. საბჭოთა კავშირის სამოქალაქო ავიაცია სამხედრო ავიაციის ფუნქციებით იყო დატვირთული. ამიტომ, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების მხრივ მსოფლიო ბაზარზეც არ დომინირებდა განსხვავებით ამერიკელი გადაყვანა-გადაზიდველებისგან. რამდენადაც საქართველო წარმოადგენდა საბჭოთა სისტემის ნაწილს, მისთვის უცხო რჩებოდა კონვენციის დებულებები. მხოლოდ, 1993 წლის 7 დეკემბრის დადგენილებით, საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიცირებულ იქნა აღნიშნული კონვენცია. ამდენად, გაიზიარა რა კონვენციის დებულებები, საქართველოს მიერ დადებული ყოველი ორმხრივი ხელშეკრულების (შეთანხმება) შინაარსი მისგან გამომდინარეობს.

## 12. „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1929 წლის ვარშავის კონვენცია და დამატებითი ოქმები – ე.წ. „ვარშავის სისტემა“

მიუხედავად არსებული სამართლებრივი რეგლამენტაციისა, მოსაწესრიგებელი რჩებოდა საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის პროცესში წარმოშობილი სადაო საკითხები. მათ შორის, რომელი ქვეყნის კანონმდებლობით უნდა განსაზღვრულიყო საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის დროს დამდგარი ზიანის ანაზღაურების მიზნით, გადაყვანა-გადაზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხი. იმის გათვალისწინებით, რომ ცალკეული ქვეყნის ეროვნული კანონმდებლობა ამ კუთხით უარყოფითად მოქმედებდა საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების განვითარებაზე, 1922 წელს, ერთა ლიგამ, სახელმწიფოებს შესთავაზა ერთიანი საერთაშორისო ნორმების შემოღება. ამ თვალსაზრისით, საფრანგეთის ინიციატივით, პარიზში ჩატარდა კონვენცია, რომელში მონაწილე სახელმწიფოების წარმომადგენელთა მიერ, შეიქმნა ექსპერტ-იურისტთა საერთაშორისო კომიტეტი კონვენციის პროექტის შეჯერების მიზნით. კომიტეტმა

განსაზღვრა ერთგვაროვანი მოთხოვნები ხელშეკრულების ფორმების – სამგზავრო ბილეთის, საბარგო ქვითრისა და ავიაზედნადების, ასევე, ხელშეკრულების მხარეების – მგზავრის, გამგზავნის (მიმღების) და გადაყვან-გადამზიდველის უფლება-მოვალეობების მიმართ. 1929 წელს ვარშავაში, კონვენციის დასრულებული პროექტის მე-2 კონფერენციაზე განხილვის შედეგად მიღებულ იქნა „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ კონვენციის სახელწოდებით. მიუხედავად მიღებისა, ვარშავის კონვენცია ამოქმედდა 1933 წელს და დღემდე ოთხი დამატებითი ოქმით შეიცვალა. პირველად ცვლილება 1955 წლის 28 სექტემბრის ჰააგის ოქმით<sup>75</sup> შევიდა (ამოქმედდა 1963 წლის 1 აგვისტოს). ცვლილება უმნიშვნელო ხასიათის იყო, რაც ძირითადად კონვენციის ტექსტის განმარტებას და გამარტივებას ემსახურებოდა. ფაქტობრივად, გაიზარდა პასუხისმგებლობის ზღვარი მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევისათვის. მანამდე არსებული 125000 ოქროს ფრანკი შეიცვალა 250000 ფრანკით. გაორმაგებული ზღვარი დაახლოებით 16600 აშშ დოლარს უტოლდებოდა, ხოლო დეკლარაციის შემდეგ, 20000 აშშ დოლარს გაუთანაბრდა. გვადალახარის 1961 წლის ოქმით (ამოქმედდა 1964 წლის 1 მაისს) შეტანილი ცვლილებით შეივსო კონვენციის მნიშვნელოვანი ხარვეზი – კონვენცია მისაღები გახდა ფაქტიური გადაყვან-გადამზიდველისათვის, რომელსაც არანაირი პირდაპირი სახელშეკრულებო ურთიერთობა არ ჰქონდა მგზავრთან ან ტვირთის გამგზავნთან. გვადალახარის ოქმი 77 სახელმწიფოში ამოქმედდა. უფრო მეტიც, შემდგომში არეკვლა პოვა 1999 წლის კონვენციის მე-5 თავში. 1971 წლის გვატემალის ოქმით ვარშავის კონვენციაში შეტანილი ცვლილებები ისევ პასუხისმგებლობის საკითხს შეეხო და მის ზრდაში გამოიხატა. მგზავრების მიმართ პასუხისმგებლობა 1500000 ფრანკამდე გაიზარდა, რაც დაახლოებით 120000 აშშ დოლარს უდრიდა. მგზავრის (ბარგის) დაყოვნებისათვის 62500 ფრანკამდე – დაახლოებით 5000 აშშ დოლარამდე, ხოლო რეგისტრირებულ ბარგთან მიმართებაში 15000 ფრანკამდე – დაახლოებით 1200 აშშ დოლარამდე გაიზარდა. მიუხედავად აღნიშნული ცვლილებებისა, თავისი სპეციფიურობიდან გამომდინარე, გვატემალის ოქმი ძალაში არასოდეს შესულა, მიუხედავად 11 სახელმწიფოსაგან ხელმოწერისა. რაც შეეხება მონრეალის 1975 წლის №1, №2, №3 და №4 ოქმებით ვარშავის კონვენციაში შეტანილ ცვლილებებს, შეიძლება შეფასდეს, როგორც მნიშვნელოვანი ხასიათის. იმის გამო, რომ 1969 წელს, ოქრომ დაკარგა ღირებულების სტანდარტის როლი და სტაბილური საზომი ერთეულის ხასიათი, ოქრო, როგორც საზომი ერთეული, საერთაშორისო გარიგებებში შეიცვალა სდრ-ით,<sup>76</sup> რომლის სიდიდე საერთაშორისო სავალუტო ფონდის მიერ განისაზღვრება.

ვარშავის კონვენცია მნიშვნელოვან სამართლებრივ დოკუმენტად იქცა, რადგან გადაყვანა-გადაზიდვების მრავალსახოვანი ეროვნული წესების

<sup>75</sup> *შ. გაბიჩვაძე*, „ვარშავის სისტემის არსი და მნიშვნელობა“ (ვარშავის 1929 წლის კონვენცია ცვლილებებით), ჟურნალი „სამართალი“ №1-2, 2003წ., გვ. 120.

<sup>76</sup> (SDR – Special Drawing Rights – ნასესხობის სპეციალური უფლება).



ნაცვლად, შემოიღო ერთგვაროვანი საერთაშორისო რეჟიმი, რომელსაც შემდგომში მიესადაგა ყოველი ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა. უნიფიკაცია ძირითადად სასამართლოების იურისდიქციის, პასუხისმგებლობის რეჟიმის, გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტაციის ერთიანი ფორმებისა და წესების დადგენაში გამოიხატა. როგორც ვ. ბორდუნოვი აღნიშნავს, დასახელებულმა კონვენციამ, „სათავე დაუდო საერთაშორისო კერძო საჰაერო სამართალს“.<sup>77</sup> ვარშავის კონვენციის დამსახურებაა, რომ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ცალკეული საკითხების მარეგულირებელი წესების უნიფიკაციასთან დაკავშირებით, საერთაშორისო საჰაერო სამართალში წარმოიშვა ცალკე მიმართულება.<sup>78</sup> ვარშავის კონვენციას თავისი ცვლილებებით მთლიანობაში „ვარშავის სისტემა“ ეწოდა. მიუხედავად ცვლილებებისა და იმავე საკითხებთან დაკავშირებით მონრეალის კონვენციის მიღებისა, ვარშავის კონვენცია დღესაც რჩება საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა მნიშვნელოვან მარეგულირებელ დოკუმენტად. საქართველო ე.წ. „ვარშავის სისტემას“ დღემდე არ მიერთებია.

### 1.3. „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ 1999 წლის მონრეალის კონვენცია

მე-20 ს-ის 60-იანი წლების დასაწყისიდან საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების პრაქტიკა აღარ შეესაბამებოდა ე.წ. „ვარშავის სისტემას“, განსაკუთრებით გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებთან, ასევე გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლებთან დაკავშირებით. იგი მოძველდა და გამოიწვია სხვადასხვა ქვეყანაში ურთიერთგანსხვავებული სასამართლო პრაქტიკის ჩამოყალიბება.<sup>79</sup> აღნიშნულის თაობაზე პირველად საკუთარი დამოკიდებულება დემონსტრაციულად გამოხატეს ამერიკულმა ავიაკომპანიებმა, რომლებმაც ვარშავის კონვენციით გათვალისწინებული ზიანის კომპენსაციის თანხა 20000 აშშ დოლარი გაზარდეს 75000 აშშ დოლარამდე.<sup>80</sup> ასევე, მონრეალის კონვენციის მიღება<sup>81</sup> განაპირობა ვარშავის კონვენციისა და მასთან

<sup>77</sup> *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 70.

<sup>78</sup> *Бордунов В.*, ``Прощай, Варшавская конвенция!`` ხელმისაწვდომია საიტზე [http://www.iilaw.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16-47&catid=102:2009-11-24-06-05-10&Itemid=68](http://www.iilaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16-47&catid=102:2009-11-24-06-05-10&Itemid=68).

<sup>79</sup> შეად. Справочный материал для авиационных администраций, Подготовлено в рамках проекта ИКАО RER/01/901 профессором доктором *М. Мильде*, Монреаль, Феврал.Март 2002, стр. 42.

<sup>80</sup> *იხ.* Справочный материал для авиационных администраций, Подготовлено в рамках проекта ИКАО RER/01/901 профессором доктором *М. Мильде*, Монреаль, Феврал.Март 2002, стр. 42.

<sup>81</sup> მონრეალის კონვენციის პროექტი განხილული და შედეგად, მიღებული იქნა იკაო-ს ეგიდით ჩატარებულ დიპლომატიურ კონფერენციაზე. მასში მონაწილე პოლონეთის დელეგაცია ცდილობდა განსახილველი დოკუმენტისათვის „ახალი ვარშავის კონვენცია“ ეწოდებინათ, თუმცა კონფერენციის მსვლელობის პროცესში, მიუხედავად აზრთა სხვადასხვაობისა და მონაწილეთა მიერ ვარშავის კონვენციისა და მასთან დაკავშირებული დოკუმენტების წვლილის საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვა-გადაყვანის კერძო სამართლებრივი მოწესრიგების თვალსაზრისით უდავო აღიარებისა,

დაკავშირებული დოკუმენტების მოდერნიზაციისა და კონსოლიდაციის აუცილებლობამ. მონრეალის კონვენციის დებულებები ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მიზნებსა და პრინციპებზე დაყრდნობით ჩამოყალიბდა, თუმცა, წარმოადგენს საერთაშორისო კერძო სამართლებრივი ხასიათის ნორმათა ერთობლიობას, რომელიც იძლევა საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვისა და ერთიანი გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივ დეფინიციას და აწესრიგებს საჰაერო ხომალდით ხალხის, ბარგისა და ტვირთის ნებისმიერ საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვას. პრემბულაშივე ხაზგასმულია მომხმარებლის ინტერესების დაცვის საკითხი და ამ კუთხით სამართლიანი კომპენსაციისა და სრული ანაზღაურების აუცილებლობა. კონვენცია შესაძლებლობას იძლევა, გამოყენებულ იქნას ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ საჰაერო ხომალდით განხორციელებული უფასო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართაც. კონვენციის ძირითადი სტრუქტურა ზოგადი დებულებების გარდა, შედგება მგზავრის გადაყვანასთან (ბარგის გადატანასთან) და ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ მხარეთა დოკუმენტაციისა და უფლება-მოვალეობების, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისა და დამდგარი ზიანისათვის კომპენსაციის ოდენობის, იმ პირების მიერ განხორციელებული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების, რომლებიც არ არიან ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველები, შერეული გადაყვანა-გადაზიდვების საკითხებს და სხვა დებულებებს დასკვნით დებულებებთან ერთად.<sup>82</sup> ვარშავის კონვენციისაგან განსხვავებით, რომელმაც მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში დაადგინა პასუხისმგებლობის ზღვარი 125 000 ოქროს ფრანკის ოდენობით, რაც დაახლოებით 8300 აშშ დოლარს უტოლდებოდა, მონრეალის კონვენციამ შემოიღო პასუხისმგებლობის ორდონიანი სისტემა. პირველმა დონემ განსაზღვრა ობიექტური პასუხისმგებლობა გადამყვან-გადამზიდველის ბრალეულობის მიუხედავად, 100000 სდრ-ის ოდენობით, ხოლო მეორე დონე ემყარება გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის პრეზუმფციას და პასუხისმგებლობის შეზღუდვას არ განიხილავს. მონრეალის კონვენცია ცვლის ექვს სხვადასხვა სამართლებრივ საბუთს, რომლებიც ცნობილია ე.წ. „ვარშავის სისტემით“, რაც ხელს შეუწყობს საავიაციო შემთხვევისას ავიაგადამზიდველის პასუხისმგებლობის სარჩელთა განხილვის ამჟამად არსებული ფრაგმენტული და არაეფექტური წესის აღმოფხვრას.<sup>83</sup>

მონრეალის კონვენცია ძალაში 2003 წელს შევიდა. დღეისათვის ათეულობით სახელმწიფო იზიარებს მის მოთხოვნებს. მასზე მიერთებით სახელმწიფოებმა პრაქტიკულად უარი თქვეს ე.წ. „ვარშავის სისტემის“ გამოყენებაზე, თუმცა ეს არჩევანი ბევრ სახელმწიფოს არ გაუკეთებია. მაგ: რფ-ია, მონრეალის კონვენციის წევრი არ არის მიუხედავად იმისა, რომ ამ

---

დოკუმენტი მიხნეული იქნა ახალ, დამოუკიდებელ საერთაშორისო აქტად, რაც ვფიქრობ, სწორი გადაწყვეტილება იყო.

<sup>82</sup> **იხ. აგრეთვე, დ. გეფერტიჟი,** საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ, ჟურნალი „სამართალი“, 2005წ., №1-2.

<sup>83</sup> **დ. გეფერტიჟი,** საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ. გვ. 99.

ქვეყნის კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარი ფართო და ძლიერია. რფ-ია ეყრდნობა ვარშავის კონვენციისა და მასში ჰაავის ოქმით გათვალისწინებულ ვალდებულებებს. შედეგად, საერთაშორისო ავიაბაზარზე მოქმედებენ ვარშავის კონვენციის რეჟიმს დაქვემდებარებული გადაამყვან-გადამზიდველები, იმავდროულად კი მოქმედებენ სხვა გადაამყვან-გადამზიდველი კომპანიები, რომლებიც მონრეალის კონვენციის დებულებებით ხელმძღვანელობენ. ასეთებია: წამყვანი დასავლური კომპანიები – სამხრეთ-დასავლეთ აზიის, აფრიკის და სამხრეთ ამერიკის ბევრი კომპანია. ამდენად, მსოფლიო ავიაბაზარზე ძირითადად ორ ნაწილად დაჯგუფებული კომპანიები მოქმედებენ.

საქართველომ საბოლოოდ გააკეთა არჩევანი და გადაწყვეტილება მიიღო ე.წ. „ვარშავის სისტემის“ ნაცვლად, მონრეალის კონვენციის ძალაში შეველის მიზნით, მისი დამტკიცების შესახებ. კონვენციით გათვალისწინებული უნიფიცირებული ნორმების გაზიარებამდე, საქართველოსათვის გამოსავალს წარმოადგენდა ორმხრივი რეგულირების მექანიზმი – ცალკეულ მოკავშირე სახელმწიფოსთან ხელშეკრულების (შეთანხმების) დადება.<sup>84</sup> ასეთი ხელშეკრულებებით (შეთანხმებებით) ძირითადად მაინც საჯარო სამართლებრივი საკითხები რეგულირდება, ხოლო უშუალოდ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებთან დაკავშირებული საკითხები წესრიგდება საქართველოს შიდა კანონმდებლობით, რომელიც უკვე მოითხოვს რიგ ცვლილებებს აღნიშნულ კონვენციასთან მისადაგების კუთხით.

<sup>84</sup> დღეისათვის, საქართველოს მთავრობის მიერ, საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლის შესახებ, ორმხრივი რეგულირების ნიადაგზე, გაფორმებულია სამთავრობათაშორისო შეთანხმებები შემდეგ სახელმწიფოებთან: ყაზახეთთან (1993წ.), რუსეთის ფედერაციასთან (1994წ.), სომხეთთან (1994წ.), უკრაინასთან (1994წ.), გერმანიასთან (1994წ.), ირლანდიასთან (1995წ.), ბულგარეთთან (1995წ.), ისრაელთან (1996წ.), უზბეკეთთან (1996წ.), ნიდერლანდების სამეფოსთან (1997წ.), თურქეთთან (1997წ.), რუმინეთთან (1997წ.), ყირგიზეთთან (1997წ.), საბერძნეთთან (1998წ.), კვიროსთან (1998წ.), ლიტვასთან (1999წ.), მოლდოვასთან (1999წ.), ავსტრიასთან (2001წ.), ხელმოწერილია და ძალაში არ შესულა: ირანის ისლამურ სახელმწიფოსთან (1993წ.), აზერბაიჯანთან (1993წ.), თურქმენეთთან (1993წ.), ქუვეითთან (1996წ.), ეკვატორის არაბთა რესპუბლიკასთან (1999წ.), პარაგვირებულია და ძალაში არ შესულა: პოლონეთთან (1993წ.), დიდ ბრიტანეთთან და ჩრდილოეთ ირლანდიის გაერთიანებულ სამეფოსთან (1994წ.), ბელგიის სამეფოსთან (1995წ.), უნგრეთთან (1995წ.), სირიის არაბთა რესპუბლიკასთან (1995წ.), პაკისტანთან (1996წ.), ლატვიასთან (1996წ.), ჰონგ-კონგთან (1997წ.), ინდოეთთან (1997წ.), შვეიცარიასთან (1998წ.). მოცემული დოკუმენტების კვლევა ადასტურებს საქართველოს ერთგვაროვანი პოლიტიკის გატარების სურვილს ამ სფეროში მოკავშირე სახელმწიფოებთან.

## 2. საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის რეგულირების შიდა რეგულირების ნორმატიული აქტები

### 2.1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი

მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების ერთ-ერთ ძირითად წყაროს 1997 წლის საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი<sup>85</sup> წარმოადგენს. იგი სხვა სიახლეებთან ერთად, ითვალისწინებს გადაყვანა-გადაზიდვის სამოქალაქო სამართლებრივ ურთიერთობათა მანამდე არარსებული წესით მოწესრიგებას. აღნიშნული კოდექსი იცნობს ზოგადად, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას და მასში აერთიანებს როგორც მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის), ისე ტვირთის გადაზიდვის მომწესრიგებელ ნორმებს. იგი ვრცელდება როგორც საჰაერო, ისე სხვა სახის ტრანსპორტით განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებზე. კოდექსის ნორმები ეხება გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმებს და მათ რეკვიზიტებს, მხარეთა უფლება-მოვალეობებს, მხარეთა პასუხისმგებლობის, დავის – რეკლამაციის (პრეტენზია) და სარჩელის გადაწყვეტის საკითხებს. ასევე აწესრიგებს ერთმანეთის მიმდევარი გადამზიდველებით განხორციელებულ გადაზიდვებს.

საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის მომწესრიგებელი კოდექსის ეს ნორმები უხარვეზო არ არის. მათი უმრავლესობა მოქმედებს თავდაპირველი რედაქციით, შესაბამისად არ პასუხობს განვითარების ტენდენციებს. ასევე შეიცავს ხარვეზებს ტერმინოლოგიური, შინაარსობრივი და სისტემატიზაციის თვალსაზრისით, რომელთა შესახებაც ქვემოთ პარაგრაფებში ვისაუბრებთ. მიუხედავად ხარვეზებისა, საკანონმდებლო ცვლილებები მხოლოდ მცირე ნაწილში განხორციელდა. „საკოდიფიკაციო მოდერნიზაციის გააქტიურების ორსაუკუნოვანი ისტორია ადასტურებს, რომ შეუძლებელია ისეთი კანონის მიღება, რომელსაც ხარვეზი არ ექნება. უზადო და უხარვეზო კანონის შემუშავება უტოპიაა. აღნიშნული პრობლემა უნდა გადაწყდეს სამოსამართლო სამართლის მეშვეობით“.<sup>86</sup>

### 2.2. საქართველოს საჰაერო კოდექსი

1996 წელს მიღებული საქართველოს საჰაერო კოდექსი<sup>87</sup> მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირების ასევე ძირითადი წყაროა, რომელიც წარმოადგენს საჯარო და კერძო სამართლის ნორმათა სინთეზირებულ ნორმატიულ აქტს. გარდა იმისა, რომ კოდექსი პირველსავე მუხლში განმარტავს სამოქალაქო ავიაციაში მოქმედ ტერმინებს, მოიცავს საავიაციო საქმიანობაზე

<sup>85</sup> გამოქვეყნებულია: პარლამენტის უწყებანი, 1997წ., №31.

<sup>86</sup> ლ. ჭანტურია, შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997წ., გვ. 107.

<sup>87</sup> გამოქვეყნებულია: პარლამენტის უწყებანი, 1996წ., №27-28/4.

სახელმწიფო ზედამხედველობის და რეგულირების, საჰაერო სივრცის, საავიაციო საშუალებების და საავიაციო პერსონალის, აეროდრომებისა და აეროპორტების, საჰაერო ხომალდების ფრენის საფუძვლების, საერთაშორისო ფრენის, სერტიფიცირებისა და ლიცენზირების, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის პირობების, საავიაციო სამუშაოების, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის და საავიაციო სამუშაოების დროს ქონებრივი პასუხისმგებლობის, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობის დაზღვევის, სამოქალაქო ავიაციის უშიშროების, ძებნისა და შველის, საავიაციო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის და საჰაერო კანონმდებლობის დარღვევისათვის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელ და მარეგულირებელ ნორმებს. კოდექსი მიუთითებს, რომ საქართველოს ავიაცია სხვა საქმიანობასთან ერთად, მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის განსახორციელებლად გამოიყენება და მე-6 მუხლში ავიაციას სახეობად ყოფს – სამოქალაქო ავიაცია და სახელმწიფო ავიაცია.

ისევე, როგორც საქართველოს სკ-ი, საჰაერო კოდექსიც საჭიროებს მნიშვნელოვან საკანონმდებლო ცვლილებებს გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების რეგულირების ნაწილში, რაზედაც ქვემოთ უფრო დეტალურად ვისაუბრებთ. აღვნიშნავ მხოლოდ, რომ სახელისუფლებო დაწესებულებებში მუშავდება საჰაერო კოდექსის ახალი პროექტი, რომელიც საჯარო ურთიერთობების მომწესრიგებელ სამართლებრივ ნორმებთან ერთად, ასევე ითვალისწინებს გადაყვანა-გადაზიდვის მომწესრიგებელ კერძო სამართლებრივ ნორმებსაც, თუმცა ვისურვებდი, რომ უშუალოდ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი ნორმები, როგორც კერძო სამართლის სპეციალური ნორმები თავმოყრილიყო ერთ ნორმატიულ აქტში და არა გაბნევით, სხვადასხვა კოდექსებსა თუ აქტებში. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა თავისი ბუნებით საზოგადოებისა და მისი ცალკეული წევრის ინტერესთა არსებით დაცვას ემსახურება, რაც განაპირობებს საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ნამდვილობისათვის სახელმწიფოს ნებართვის აუცილებლობას. ამიტომ, საქართველოს სკ-ის 319-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის ბოლო წინადადების მიხედვით, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები ცალკე კანონით უნდა მოწესრიგდეს.

## თავი III – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება

### 1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სახეები

#### 1.1. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი

##### 1.1.1. ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაცია

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას წინ უსწრებს საორგანიზაციო საკითხების მოგვარების პროცესი, რაშიც მოიაზრება ტვირთის გაგზავნის მსურველი პირის მიერ წერილობითი ან ზეპირი განცხადების გაკეთება ტვირთის გადაზიდვის მოთხოვნის შესახებ. ბ. ხასკელბერგი, კ. იაიჩკოვი და ს. ალექსეევი<sup>88</sup> თვლიან, რომ განცხადების გაკეთება გამგზავნის დამოუკიდებელი ცალმხრივი მოთხოვნაა, რომელიც თავისი იურიდიული ბუნებით პასუხობს ცალმხრივი გარიგების პირობებს. ტ. აბოვა<sup>89</sup> მიიჩნევს, რომ გადამზიდველის მიერ გამგზავნისაგან განაცხადის შესასრულებლად მიღება პრაქტიკულად ნიშნავს მათ შეთანხმებას გადამზიდველის მიერ ტვირთის გადასაზიდად სატრანსპორტო საშუალების მიწოდებისა და გამგზავნის მიერ გამოყენების თაობაზე. ვ. ვიტრიანსკის<sup>90</sup> აზრით, სატრანსპორტო საშუალების მიწოდებისა და გამოყენების ვალდებულება, ყოველთვის ხელშეკრულებიდან წარმოიშობა. მოსაზრება, რომლის შესაბამისად, ტვირთის გადაზიდვაში განაცხადი ასრულებს ტვირთის ორგანიზაციის ოპერატიულად რეგულირების დოკუმენტის როლს, უფრო მეტად სწორია. ჩემი აზრით, ტვირთის გაგზავნის მსურველის განაცხადი შესაძლებელია განვიხილოთ, როგორც საქართველოს სკ-ის 329-ე მუხლით განსაზღვრული ოფერტი ან მოწვევა ოფერტზე იმის მიხედვით, განაცხადი ერთი პირის მიმართ არის გაკეთებული თუ პირთა განუსაზღვრელი წრისადმი, ვინაიდან მას ახასიათებს ოფერტისათვის დამახასიათებელი ნიშნები – ტვირთის გამგზავნის გააჩნია ტვირთის გაგზავნის სურვილი, აკეთებს შესაბამის განაცხადს (შეთავაზება) და გადამზიდველის თანხმობის (აქცეპტი) საფუძველზე მზად არის გააგზავნოს ტვირთი. სხვა კონკრეტულ შემთხვევაში, გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივ ურთიერთობაში ოფერენტად ასევე შესაძლოა განვიხილოთ მეორე მხარე – გადამყვან-გადამზიდველი, რომელიც ასევე საზოგადოდ სთავაზობს ტვირთის გადაზიდვის ან/და მგზავრის გადაყვანის უზრუნველყოფის შესახებ. მოცემულ სიტუაციაში, აქცეპტანტად განხილული იქნება შესაბამისად, ტვირთის გაგზავნის მსურველი, რომელიც თანხმობას განაცხადებს ზედნადების გაფორმებაზე ან მგზავრი, რომელიც თავის მხრივ, თანხმობას განაცხადებს ბილეთის შეძენის თაობაზე. განაცხადი (შეთავაზება) დასაშვებია განხორციელდეს სხვადასხვა ფორმით – მატერიალური წერილობითი დოკუმენტით, ინტერნეტით და სხვა. მაგ.,

<sup>88</sup> იხ. *Ezuzarov B.*, Транспортное право, Москва, 2005., ხელმისაწვდომია საიტზე <http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>.

<sup>89</sup> იხ. იქვე.

<sup>90</sup> იხ. იქვე.

ისრაელის ავიაკომპანიის<sup>91</sup> მიერ ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებით დადგენილი წესის მიხედვით, ამანათის, დოკუმენტის ან წერილის გაგზავნის შემთხვევაში გამგზავნის უფლება ეძლევა გაგზავნის შეკვეთა განაცხადოს ტელეფონის ან ფაქსის საშუალებით და დაელოდოს კურიერის მისვლას. ცალკეული სახის ტვირთის გადაზიდვისათვის სპეციალურ მოთხოვნებს აწესებს რუსული ავიაკომპანია „ООО ЭЙР ТРАНСС“.<sup>92</sup>

მეორე სამართლებრივი ფორმა, რომლითაც ტვირთის ორგანიზაციის პროცესში შეიძლება მხარეთა შორის ურთიერთობები დარეგულირდეს, არის ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციის ხელშეკრულება, რომელიც ორმხრივი, სასყიდლიანი და კონსენსუალური ხელშეკრულებაა.<sup>93</sup> იგი შესაძლოა გრძელვადიან ურთიერთობებსაც გულისხმობდეს. მაგ: რფ სკ-ის<sup>94</sup> 798-ე მუხლის მიხედვით, გადამზიდველსა და ტვირთის მფლობელს უფლება აქვთ ტვირთის სისტემატური გადაზიდვის აუცილებლობისას დადონ გრძელვადიანი ხელშეკრულება ტვირთის ორგანიზაციის შესახებ, რომელშიც აღინიშნება ტვირთის გადასაზიდად წარმოდგენის პირობები, სატრანსპორტო საშუალების მოცულობა, მიწოდების ვადა, მხარეთა პასუხისმგებლობის საკითხი ხელშეკრულების პირობების დარღვევის გამო და სხვა. რფ სკ-ის ანალოგიურად, საკითხს არეგულირებს ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 692-ე მუხლი. მასში მოცემული განმარტების მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციის შესახებ ხელშეკრულების შინაარსი მდგომარეობს გამგზავნის მიერ შეთანხმებული მოცულობის ტვირთის გადასაზიდად წარდგენასა და გადამზიდველის მიერ შეთანხმებულ ვადაში მის მიღებაში. ამდენად, ტვირთის გადაზიდვის შესახებ გამგზავნის განაცხადის რეალიზაცია ხდება გადამყვან-გადამზიდველის მიერ, მასსა და გამგზავნს შორის დადებული ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე.

მოცემული საკითხის პირდაპირ რეგულირებას საქართველოს სკ-ი არ იცნობს, თუმცა, ხელშეკრულების თავისუფლად დადების პრინციპიდან გამომდინარე, მხარეებს შეუძლიათ ასეთი ხელშეკრულების დადებაც, თუ იგი კანონსაწინააღმდეგო პირობების შემცველი არ იქნება.

### 1.1.2. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების განმარტება

საქართველოს სსრ სამოქალაქო სამართლის კოდექსის<sup>95</sup> 367-ე მუხლში ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსი მოცემული იყო კლასიკური

<sup>91</sup> Грузовые перевозки, (компания аркия), ხელმისაწვდომია საიტზე <[http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu\\_id=7](http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu_id=7)>.

<sup>92</sup> იხ. <<http://www.airtranss.ru/aviaperevozka>>.

<sup>93</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1 გვ. 315.

<sup>94</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации, принят Государственной Думой 21 октября 1994 года, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.roskodeks.ru>>.

<sup>95</sup> 1964 წლის 26 დეკემბრის საქართველოს სსრ სამოქალაქო სამართლის კოდექსი. მიღებულია საქართველოს სსრ მეექვსე მოწვევის უმაღლესი საბჭოს მეოთხე სესიაზე 1964 წლის 26 დეკემბერს (საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს უწყებები, 1964, №36).

გაგებით, იმ გამონაკლისით, რომ გადამზიდველად მიიჩნევა მხოლოდ სატრანსპორტო ორგანიზაციას და ეს გასაგებიცაა იქედან გამომდინარე, რომ საბჭოთა გეგმიური ეკონომიკა ძირეულად განსხვავდებოდა დღევანდელი საბაზრო ეკონომიკის პრინციპული მიდგომებისა და საკუთრების ფორმებისაგან. დღეს მოქმედ საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლში კი ამ ხელშეკრულების შინაარსი შერწყმულია მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების შინაარსთან.

საქართველოს სკ-ის 50-ე მუხლით გათვალისწინებული გარიგების განმარტების შესაბამისად, ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობა წარმოიშობა მხარეების – გადამყვან-გადამზიდველისა და ტვირთის გამგზავნის (ზოგიერთ შემთხვევაში მიმღების) ნების გამოვლენის საფუძველზე. იგი სასყიდლიანია, რამდენადაც ტვირთის გადაზიდვა გამგზავნის მიერ გარკვეული საფასურის გადახდის სანაცვლოდ ხორციელდება. თავისი სამართლებრივი ბუნებით, ტვირთის უსასყიდლოდ გადაზიდვა, თუნდაც მგზავრის უსასყიდლოდ გადაყვანა (ბარგის გადატანა) კერძო სამართლებრივი ურთიერთობაა, რაც პრაქტიკაში შესაძლებელია მრავლად წარმოიშვას და განხორციელდეს ცალკეული შესაბამისი ხელშეკრულებისათვის დამახასიათებელი ყველა სხვა დანარჩენი პირობის დაცვით. მიუხედავად საერთაშორისო ურთიერთობებში დასაშვებობისა, საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლი უსასყიდლო გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევებს არ იცნობს, რამეთუ იმპერატიულად მიუთითებს შეთანხმებული საზღაურის გადახდაზე, როგორც ტვირთის გადაზიდვის, ისე მგზავრის გადაყვანის შემთხვევისათვის. მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 980-ე მუხლი მართალია, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას განსაზღვრავს სასყიდლიან ურთიერთობად, მაგრამ მე-2 პუნქტში უსასყიდლო შემთხვევების შესახებ ამბობს, რომ ასეთი ურთიერთობა არ რეგულირდება „ამ თავის“ ნორმებით. იგი, გადამყვან-გადამზიდველს მხოლოდ წინდახედულობისა და გულისხმიერების ვალდებულებას აკისრებს. ვფიქრობ, საქართველოს სკ-მა ანალოგიურად უნდა სცნოს უსასყიდლო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები და მათი რეგულირებისათვის გაითვალისწინოს სპეციალურ კანონმდებლობაზე მიმთითებელი ნორმა.

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება რეალურია, რამდენადაც დადებულად ითვლება გადამზიდველისათვის ტვირთის გადასაზიდად ჩაბარების მომენტიდან. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებას რეალურად მიიჩნევს ე. შევჩენკო,<sup>96</sup> რომელიც თვლის, რომ გარდა შეთანხმების მიღწევისა, ხელშეკრულების დადებულად მიჩნევისათვის აუცილებელია ტვირთის გადაცემა. რეალურ ხელშეკრულებაში ნივთის გადაცემის პირობა ვალდებულების წარმოშობის საფუძველია.<sup>97</sup> იგივე აზრია გამოთქმული, ხოლო დამატებით ნათქვამია,<sup>98</sup> რომ ზოგიერთ შემთხვევაში – როცა

<sup>96</sup> **იხ. Шевиченко Е.**, Законодательство и судебно-арбитражная практика об определении момента заключения договора, "Закон", N 4, апрель 2007 г.

<sup>97</sup> **Гавзе Ф.**, Обязательственное право (общие положения), Минск, Издательство БГУ им. В.И.Ленина, 1968, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>.

<sup>98</sup> Коммерческое право, часть 2, Под редакцией **Попондопуло В. и Яковлевой В.**, Москва, 2002, стр.272.



გადამზიდველი ვალდებულებას იღებს სატრანსპორტო საშუალება წარადგინოს ტვირტის გადასაზიდად მიღებამდე გარკვეული დროით ადრე, შესაძლოა იყოს კონსენსუალურიც. ავტორის მიერ ზოგადი მინიშნება – „სატრანსპორტო საშუალება“ ამ შემთხვევაში გულისხმობს საჰაერო ტრანსპორტს,<sup>99</sup> მაგრამ დამატებით დასაშვებია გულისხმობდეს სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებასაც (მაგ: საავტომობილო ტრანსპორტი) იმ შემთხვევაში, როცა სახეზეა გადამზიდველის მიერ, გამგზავნის წინაშე ნაკისრი, გადაზიდვის ორგანიზაციასთან დაკავშირებული ვალდებულება. ტვირტის გადაზიდვის ხელშეკრულებას ვ. ვიტრიანსკი<sup>100</sup> რეალურ ხელშეკრულებად მიიჩნევს. იგი თვლის, რომ ამ შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებები წარმოიშობა მხოლოდ ისეთი ტვირტის მიმართ, რომელიც გამგზავნის მიერ გადამყვან-გადამზიდველს გადაეცა დანიშნულების ადგილზე გადასაზიდად. იგივე ავტორი ტვირტის გადაზიდვის ხელშეკრულებას, მისი განსაზღვრებიდან გამომდინარე, ორმხრივ ხელშეკრულებად მიიჩნევს იმ მოტივით, რომ უფლება-მოვალეობები წარმოეშობა როგორც გადამზიდველს, ისე გამგზავნს, თუმცა, იქვე მიუთითებს, რომ სახელშეკრულებო ურთიერთობაში დასახელებულ სუბიექტთა გვერდით მონაწილეობს ტვირტის მიმღებიც, რომელსაც არა მხოლოდ უფლებები, არამედ მოვალეობებიც გააჩნია. აქედან გამომდინარე, უნდა ითქვას, რომ არ არსებობს ერთიანი აზრი ტვირტის გადაზიდვის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნების შესახებ.<sup>101</sup> საჭიროა ტვირტის მიმღების სამართლებრივი მდგომარეობისა და მისი დამოკიდებულების გარკვევა ტვირტის გამგზავნისა და გადამზიდველის მიმართ.

მეცნიერებაში გავრცელებული აზრის მიხედვით, ტვირტის გადაზიდვა გამგზავნსა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის წარმოშობილი ორმხრივი სახელშეკრულებო ურთიერთობაა.<sup>102</sup> დავამატებდი – გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ტვირტის გამგზავნი და მიმღები ერთი და იგივე პირი არ არის. მაგ., აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 850-ე მუხლი ხელშეკრულების მხარეებად იხსენიებს გადამყვან-გადამზიდველს და გამგზავნს, თუმცა, იქვე დასძენს, რომ ტვირტის გამგზავნი იმავდროულად შეიძლება იყოს ტვირტის მიმღებიც. კითხვას ბადებს ხელშეკრულების მხარედ მიმღების აღიარების საკითხი და ზოგადად, მისი როლი ტვირტის გადაზიდვის ურთიერთობაში. ამის გამო, მეცნიერებაში ტვირტის გადაზიდვის ხელშეკრულების თაობაზე, ურთიერთგანსხვავებული სამართლებრივი შეხედულებები ჩამოყალიბდა.

<sup>99</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის 1-ლ მუხლში მოცემული განმარტების მიხედვით, საჰაერო სატრანსპორტო საშუალება გულისხმობს თვითმფრინავს, შვეულმფრენს, დირიჟაბლს, პლანერს, საჰაერო ბუშტს, სამაშველო პარაშუტს, საფრენ აპარატს და სხვა საფრენად განკუთვნილ საშუალებას. თუმცა, სამგზავრო გადაზიდვებისთვის ყველა მათგანის გამოყენება არ ხდება.

<sup>100</sup> იხ. Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор Суханов Е., Москва, 2008, Глава 55 (Витрянский В.), стр. 126.

<sup>101</sup> იხ. Егузаров В., Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>102</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1, გვერდი 313.

ლ. რაპოპორტი და მ. ალექსანდროვ-დოლნიკი<sup>103</sup> მიიჩნევენ, რომ ტვირთის გამგზავნი და მიმღები ერთი და იმავე ხელშეკრულების ერთი მხარეა. მიმღები გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარე ხდება იმ მომენტიდან, როცა გამგზავნის ადგილზე გამგზავნისა და გადამზიდველს შორის იდება გადაზიდვის ხელშეკრულება. საქართველოს კანონმდებლობა, ისევე, როგორც მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობა, ურთიერთგანსხვავებულ უფლება-მოვალეობებს უწესებს როგორც ერთს, ისე მეორეს. ასეთი მოსაზრების გაზიარება კი შესაძლებელი იქნებოდა იმ შემთხვევაში, თუ გამგზავნისა და მიმღებს ერთნაირი უფლება-მოვალეობები წარმოეშობოდათ. ზოგადად, საქართველოს კანონმდებლობამ დაუშვა ზედნადების დაკარგვის ან არარსებობის შესაძლებლობა. მიუხედავად ამისა, მას საშუალება ეძლევა მაინც მიიღოს ტვირთი. აქედან გამომდინარე, ვასკენით, რომ მიმღები სამართლებრივ ურთიერთობაში შემოდის მიუხედავად იმისა, მას ზედნადები გადაეცა თუ არა. ამდენად, ის გვევლინება მოთხოვნაზე უფლებაშექმნილ სუბიექტად (კრედიტორი).

მ. ტარასოვი<sup>104</sup> განსახილველ ხელშეკრულებას განსაკუთრებულ ხელშეკრულებად მიიჩნევს და აცხადებს, რომ მიმღები არის დამოუკიდებელი სუბიექტი და არა მესამე პირი ან კიდევ ტვირთის გამგზავნთან გაერთიანებული სუბიექტი. მისი მოსაზრებით, გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა შორის მიმღების შემოსვლის დროდ აღიარებულ უნდა იქნეს მისივე თანხმობის გამოხატვის მომენტი ხელშეკრულებაზე – მიიღოს ზედნადები, ხოლო დოკუმენტის მიმღებზე გადაცემის მომენტიდან, მასსა და გადამზიდველს შორის წარმოიშობა ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობა. ხშირად, საკუთრების უფლებასთან ერთად, ზედნადების მიმღებისათვის გადაცემით, ამ უკანასკნელს გადაეცემა მოთხოვნის უფლება მისთვის გადაზიდულ ტვირთზე.<sup>105</sup>

განსხვავებული მოსაზრების მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობა გამგზავნს, გადამზიდველსა და მიმღებს შორის არსებულ სამმხრივ ურთიერთობად განიხილება.<sup>106</sup> მ. მასვეიჩი და ი. პეტროვი<sup>107</sup> თვლიან, რომ ეს არის სამმხრივი ხელშეკრულება ტვირთის გამგზავნის, გადამზიდველისა და მიმღების ნების გამოვლენაზე დამოკიდებული შესაბამისი უფლება-მოვალეობებით. მხარეთა საერთო მიზნის შესახებ, რომლის მისაღწევადაც გამოხატავენ თანმხვედრ ნებას, მოსაზრებას იზიარებს ვ. ეგიაზაროვი<sup>108</sup> და აღნიშნავს, რომ ხელშეკრულების დადება შესაძლოა ორ ნაწილად დაეყოთ. 1-ლი ნაწილია ტვირთის გამგზავნისა და გადამზიდველს შორის ხელშეკრულების დადება, რაც გულისხმობს

<sup>103</sup> იხ. *Егуазаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>> .

<sup>104</sup> იხ. იქვე.

<sup>105</sup> იხ. *Саватье Р.*, Теория обязательств. М.: "Прогресс", 1972, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>> .

<sup>106</sup> *ტ. ზამბახიძე*, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1, გვ. 317.

<sup>107</sup> იხ. *Егуазаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>> .

<sup>108</sup> იხ. იქვე.

გამგზავნის მიერ ტვირთის გადასაზიდად ჩაბარებასა და გადამზიდველის მიერ მის მიღებასა და დანიშნულების ადგილზე ჩატანის ვალდებულების აღებას, ხოლო მე-2 ნაწილი მოიცავს მიმღების შემოსვლას გადაზიდვის ხელშეკრულებაში. ავტორი ასევე აღნიშნავს, რომ მიმღებისთვის დოკუმენტის (ზედნადები) გადაცემა-არგადაცემის მიუხედავად, იგი შემოდის გადაზიდვის ხელშეკრულებაში, იქნეს უფლება-მოვალეობებს. ზედნადების თავისთავადი არსებობა, ავტორს აფიქრებინებს, რომ მიმღები არის ხელშეკრულების მხარე, ხოლო ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება – სამმხრივი ხელშეკრულება.

კ. იაიჩკოვი,<sup>109</sup> განსახილველ ხელშეკრულებას მესამე პირთა სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებათა კატეგორიას მიაკუთვნებს. როგორც წესი, მესამე პირი შესაძლებელია იყოს ან არ იყოს ვალდებულებითი ურთიერთობის სავალდებულო მონაწილე. კონკრეტულ სიტუაციაში, თუ ტვირთის გამგზავნი და გადამზიდველი ერთი და იგივე პირი არ არის, მათ შორის დადებული ხელშეკრულების შესრულების შედეგი მესამე პირის ინტერესებში შედის, რომელმაც უნდა გამოხატოს განზრახვა მოთხოვნის უფლებით სარგებლობასთან დაკავშირებით. მხოლოდ ამის შემდეგ, იგი მოაზრებული იქნება ვალდებულების მონაწილე სუბიექტად და მოვალის მიმართ შეიძენს კრედიტორის სტატუსს გარკვეული თავისებურებებით. იგივე მოსაზრება გააჩნია ვ. ბელოვს.<sup>110</sup> ფრანგული სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულება იდება ორ მხარეს შორის ისე, რომ მოთხოვნის უფლება უჩნდება ერთ ან რამდენიმე პირს, რომლებიც არ მონაწილეობენ ხელშეკრულებაში. უშუალოდ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ ნათქვამია, რომ როცა ტვირთის გამგზავნი ხელშეკრულებას მესამე პირის სასარგებლოდ დებს, გადამზიდველი გამგზავნის მითითებებს ასრულებს, ვიდრე ტვირთის მიმღები არ მიიღებს ტვირთს ან არ მოითხოვს მის გადაცემას.<sup>111</sup> საბჭოთა სამოქალაქო სამართალში მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულება განისაზღვრებოდა როგორც ორ მხარეს შორის დადებული ხელშეკრულება, სადაც ვალდებულების შესრულების მოთხოვნის უფლება აქვს როგორც კრედიტორს, ისე ხელშეკრულებაში მითითებულ მესამე პირს (რომელთან ურთიერთობაშიც კრედიტორი არ არის წარმომადგენელი). მაშინ, როცა კანონი არ ითხოვს დადებულ ხელშეკრულებაზე მიერთების შესახებ მესამე პირის ნების სპეციალურად გამოსატყვას, ეს უკანასკნელი მხარეთა შორის ხელშეკრულების დადების მომენტიდან უშუალოდ ხელშეკრულებით მოიპოვებს შესრულების მოთხოვნის დამოუკიდებელ უფლებას, თუმცა, მას უფლება აქვს უარი თქვას ამ უფლებაზე. ამ შემთხვევაში, ხელშეკრულება

<sup>109</sup> იხ. *Егузаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>110</sup> იხ. *Белов В.*, гражданское право, особенная часть, Москва, 2004, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>111</sup> იხ. *Саватье Р.*, Теория обязательств. Перевод с французского и вступительная статья *Халфиной Р.*, Москва, 1972, стр. 199.

მესამე პირის მიმართ იურიდიულ ძალას არ იძენს.<sup>112</sup> საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობისათვის ცნობილია, მესამე პირისათვის დადებული გარიგება, რომლის სამოქალაქო სამართლებრივი ბუნებიდან გამომდინარე, ზ. ჭეჭელაშვილი<sup>113</sup> აღნიშნავს, რომ კანონით დასაშვებია მესამე პირისათვის მხოლოდ უფლების მინიჭება, მაგრამ არავითარ შემთხვევაში – ვალდებულების დაკისრება, არ შეიძლება განსაზღვრულმა პირებმა ერთმანეთს შორის დადებული ხელშეკრულებით ვალდებულება დააკისრონ სხვა პირს. საქართველოს სკ-ის 349-ე მუხლის განმარტებით, მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულებისთვის დამახასიათებელია ის, რომ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული შედეგი დგება იმ პირის მიმართ, რომელიც ხელშეკრულების მონაწილე არ არის (მესამე პირი)<sup>114</sup>.

მესამე პირის სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებად მიჩნევის მომხრეთა თქმით, განსახილველ ურთიერთობაში არსებობს მიზანი, რომლის მისაღწევადაც იდება ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება, რა დროსაც გამოხატულია მიმღების ნება – თანხმობა ტვირთის მიღებაზე. როგორც წესი, მესამე პირი უფლებას იძენს ხელშეკრულების დადებით. დაკვეთილი ტვირთის სამომავლო მიმღები შესაბამისი ხელშეკრულების (ტვირთის მიწოდების, ნასყიდობის) დადების პროცესში მონაწილეობს იმდაგვარად, რომ ერთი მხრივ, თანხმობას აცხადებს, ტვირთის მიღების შესახებ, მეორე მხრივ, ტვირთს იღებს გადამყვან-გადამზიდველისაგან და ასევე ასრულებს ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებებს.

ამდენად, შეხედულებათა ანალიზის საფუძველზე, მიმღები<sup>115</sup> შესაძლოა იყოს და განვიხილოთ, როგორც გამგზავნი (ერთი და იგივე სუბიექტი), ასევე როგორც მესამე პირი, რომელიც გამგზავნთან წინასახელშეკრულებო ურთიერთობაში არ არის, რაც გარკვეულწილად მესამე პირის სასარგებლოდ დადებული ხელშეკრულების ტოლფასია, ან როგორც მესამე პირი, რომელიც იმყოფება გამგზავნთან სხვა სახელშეკრულებო ურთიერთობაში (მაგ: ნასყიდობის ხელშეკრულება, მიწოდების ხელშეკრულება). ყველა შემთხვევაში მესამე პირი სხვადასხვა უფლება-მოვალეობების მატარებელია როგორც გამგზავნის, ისე გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ.

<sup>112</sup> იხ. *Сорбаи И., Луиц Л.*, Курс советского гражданского право, Общее учение об обязательстве, Москва, 1950, стр. 138-142.

<sup>113</sup> *ზ. ჭეჭელაშვილი*, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008, გვ. 86-87.

<sup>114</sup> იხ. *დ. ჭანტურია*, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3, გვ. 214.

<sup>115</sup> მიმღების სტატუსთან დაკავშირებით იხ. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-1024-1055-2011 30.08.2012წ.).

### 1.13. ზედნადები, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელი დოკუმენტი

ზოგადი დოქტრინალურ-პრაქტიკული მიდგომით, საპაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების სახით, რომელიც სამართლებრივად აწესრიგებს ურთიერთობას გამგზავნის, გადაამზიდველსა და ზოგიერთ შემთხვევაში მიმღებს შორისაც კი. მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის <sup>116</sup> 994-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის ანალოგიურად, საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლში (გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმა) ნათქვამია, რომ „გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების (ან სხვა დოკუმენტის) სახით...“. აღნიშნული არ გულისხმობს ამავე კოდექსის 69-ე მუხლით განსაზღვრულ გარიგების ფორმებს. მოცემული სამართლის ნორმა ზოგადია და არ აკონკრეტებს არც ტრანსპორტის სახეობას, რომლითაც გადაზიდვა წარმოებს და არც საგანს, თუ რასთან დაკავშირებით ხდება ზედნადების გაფორმება. ამდენად, განიმარტება იმდაგვარად, რომ იგი ვრცელდება სხვადასხვა ტრანსპორტით, როგორც ტვირთის, ისე მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) შემთხვევებში, რასაც განამტკიცებს ნორმაში – ფრჩხილებში მოცემული მითითება „ან სხვა დოკუმენტი“. <sup>117</sup> სამართლის ნორმის განვრცობითი განმარტებიდან გამომდინარე, „სხვა დოკუმენტში“ შესაძლოა იგულისხმებოდეს საზღვაო გადაზიდვებში გამოყენებადი კონოსამენტიც, თუმცა, ასევე შესაძლოა მოაზრებულ იქნეს „ელექტრონული ჩანაწერი“. იმავე შინაარსის მომცველია რფ სკ-ის 785-ე მუხლის მე-2 ნაწილიც. უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის <sup>118</sup> 711-ე მუხლში პირდაპირაა მითითებული, რომ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება დასტურდება დოკუმენტით – სატვირთო ზედნადებით, კონოსამენტი ან სხვა დოკუმენტით. ვარშავის კონვენცია მოიხსენიებს გადაზიდვის დოკუმენტს და არ არქმევს მას კონკრეტულ სახელს. მონრეალის კონვენციამ კი, ზოგადად მიუთითა „გადაყვანის დოკუმენტ“-ზე კონკრეტული სახელის დარქმევის გარეშე, ხოლო ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში დაასახელა მატერიალური დოკუმენტი – „ავიასატრანსპორტო ზედნადები“, რომლის ნაცვლად შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს მოსალოდნელი გადაზიდვის შესახებ ჩანაწერის შემნახველი ნებისმიერი სხვა საშუალება. ასეთ შემთხვევაში, გადამყვან-გადაამზიდველი გამგზავნზე გასცემს სატვირთო ქვითარს მხოლოდ ამ უკანასკნელის თხოვნის საფუძველზე. სატვირთო ქვითარის დანიშნულება მდგომარეობს იმაში, რომ გამგზავნმა შეძლოს ტვირთის ამოცნობა და ჩანაწერში ასეთი სხვა საშუალებით შენახული ინფორმაციის

<sup>116</sup> Гражданский кодекс Республики Молдова, N1107-XV от 06.06.2002, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.gk-md.ru/gk\\_md\\_knigal.html](http://www.gk-md.ru/gk_md_knigal.html)>.

<sup>117</sup> **იხ. აგრეთვე**, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება (საქმე №ას-923-868-2012 24.09.2012წ.), **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>.

<sup>118</sup> Гражданский кодекс Республики Узбекистан, от 29.08.1996 г. № 257-I, Введен в действие с 1 марта 1997 года, С изменениями в соответствии с Законом РУз от 22.09.2010 г. № ЗРУ-260. **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://fmc.uz/legisl.php?id=k\\_grajid\\_39](http://fmc.uz/legisl.php?id=k_grajid_39)>.

გაცნობა. სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის<sup>119</sup> 855-ე მუხლის მე-2 ნაწილში ნათქვამია, რომ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება დასტურდება სატრანსპორტო ზედნადების შედგენით და გამგზავნისათვის გადაცემით, თუმცა, იქვე იძლევა სხვა დოკუმენტის შედგენის საშუალებას. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის<sup>120</sup> 81-ე მუხლის და ამავე ქვეყნის სკ-ის<sup>121</sup> 854-ე მუხლის მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება და მისი განხორციელება შესაძლოა დადასტურდეს ფორმულარის სახით შედგენილი დოკუმენტით (ზედნადებით). საქართველოს საჰაერო კოდექსის 66-ე მუხლში ზედნადები აღიარებულია გადაზიდვის ხელშეკრულების დამადასტურებელ სატრანსპორტო საბუთად.

ამდენად, საერთაშორისო სამართლებრივი ნორმები თუ ცალკეული ქვეყნის შიდა კანონმდებლობა ერთხმად აღიარებს, რომ ტვირთის გადაზიდვა უნდა დადასტურდეს გარკვეული ხასიათის მტკიცებულებით, იქნება ეს მატერიალური დოკუმენტი თუ ტექნიკური საშუალებით განხორციელებული ელექტრონული ჩანაწერი. ზედნადები (როგორც ხელშეკრულების დადასტურება) არ წარმოადგენს სამოქალაქო სამართალში ცნობილ ხელშეკრულებათა ფართოდ გავრცელებულ სახეს. იგი მკვეთრად განსხვავდება პრაქტიკასა და თეორიაში საზოგადოდ აღიარებული კლასიკური და ტიპური ფორმებისაგან.

#### 1.1.4. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადება (ზედნადების გაცემა)

საქართველოს სკ-ის 327-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის მიხედვით, ხელშეკრულება დადებულად ითვლება, თუ მხარეები მის ყველა არსებით პირობაზე შეთანხმდნენ საამისოდ გათვალისწინებული ფორმით. „აუცილებელია, რომ მხარეებმა თავიანთი ნება გამოხატონ სრულად და მკაფიოდ“.<sup>122</sup> ზედნადები ტიპური ხელშეკრულებისაგან განსხვავებული ფორმატის დოკუმენტია, რომელშიც ხელშემკვერელ პირთა შორის ტვირთის გადაზიდვის არსებით პირობებზე შეთანხმება აისახება.

მეცნიერებაში არსებულ აზრთა სხვადასხვაობის გათვალისწინებით, თეორიულად დასაშვებია წერილობით შედგენილ ზედნადებს ხელს აწერდეს ურთიერთობის ერთი ან ორი ანდა სამმხრივ ხელშეკრულებად მიჩნევის შემთხვევაში, მესამე მხარეც. მოცემული თეორიულ-სამართლებრივი

<sup>119</sup> Гражданский Кодекс Республики Армения, от 17 июня 1998 года, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.parliament.am/law\\_docs/050598HO239rus.html?lang=rus](http://www.parliament.am/law_docs/050598HO239rus.html?lang=rus)>.

<sup>120</sup> Воздушный Кодекс Азербайджанской Республики, Введен в действие Законом Азербайджанской Республики "Об утверждении Воздушного кодекса Азербайджанской Республики" от 09.02.1994 №785, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.zewo.ru/codes/>>.

<sup>121</sup> Гражданский Кодекс Азербайджанской Республики, Утвержден Законом Азербайджанской Республики от 28 декабря 1999 года № 779-ІГ, Введен в действие с 1 сентября 2000 года Законом Азербайджанской Республики от 26 мая 2000 года № 886-І, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.gender-az.org/index.shtml?id\\_doc=1129/](http://www.gender-az.org/index.shtml?id_doc=1129/)>.

<sup>122</sup> *Savatie P.*, Теория обязательств. Перевод с французского и вступительная статья *Халфиной Р.*, Москва, 1972, стр. 179.

პრობლემის ნიადაგზე, დგას საკითხი, თუ ვის მიერ უნდა იქნეს ზედნადები შედგენილი? მონრეალის კონვენცია ავიასატრანსპორტო ზედნადების სამ დედან პირად შემდგენელ სუბიექტად ასახელებს გამგზავნს. ამ უკანასკნელის თხოვნის საფუძველზე კი, შესაძლოა ზედნადები შეადგინოს გადამყვან-გადამზიდველმა, რომელიც საპირისპიროს დამტკიცებამდე განხილული იქნება გამგზავნის სახელით მოქმედ სუბიექტად (მუხ.7). ორიგინალის 1-ლ ეგზემპლარს ხელს აწერს გამგზავნი და ბარდება გადამყვან-გადამზიდველს. მეორე ეგზემპლარს ხელს აწერენ გამგზავნი და გადამყვან-გადამზიდველი და მიყვება ტვირთს მიმღებთან. მესამეს ხელს აწერს გადამყვან-გადამზიდველი და ტვირთის მიღებისთანავე გადასცემს გამგზავნს. ვარშავის კონვენციის მე-6 მუხლიც ზედნადების ასევე სამ ეგზემპლარად ანალოგიური პრინციპით შედგენას მოითხოვს. ზედნადების პირველ ეგზემპლარზე აღინიშნება „გადამზიდველისათვის“ და ხელს აწერს გამგზავნი, მეორეზე – „მიმღებისათვის“ და ხელს აწერენ გამგზავნი და გადამზიდველი. მესამეს ხელს აწერს გადამზიდველი და უბრუნდება გამგზავნს ტვირთის მიღებით. ვარშავის კონვენცია გადამყვან-გადამზიდველის უფლებად აღიარებს, გამგზავნისაგან მოითხოვოს საჰაერო გადაზიდვის დოკუმენტის შედგენა. ამდენად, შესაძლებელი ხდება, ზედნადები შეადგინოს ტვირთის გამგზავნმა, რაც არ ნიშნავს იმას, რომ აღნიშნულის განხორციელება წარმოადგენს მის ვალდებულებას, რადგან, ამავედროულად, კონვენცია ნებისმიერ გამგზავნსაც ანიჭებს ასეთი დოკუმენტის მიღების უფლებას (მუხ.5), თუმცა, არ აკონკრეტებს, თუ ვისგან შეიძლება მიიღოს. როგორც ვარშავის, ისე მონრეალის კონვენციის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველისა და გამგზავნის ხელმოწერები შეიძლება იყოს დაბეჭდილი ან შტემპელდასმული. საკითხი განსხვავებულად რეგულირდება საქართველოს სკ-ით. მასში დაკონკრეტებული არ არის, თუ ვის მიერ უნდა შეივსოს ზედნადები. 673-ე მუხლის 1-ლი ნაწილში ნათქვამია მხოლოდ, რომ ზედნადები დგება სამ ცალად, რომელთაც ხელს აწერენ გამგზავნი და გადამზიდველი. 1-ლ პირს იტოვებს გამგზავნი, მეორე თან ერთვის ტვირთს, ხოლო მესამე გადამზიდველთან რჩება. აღნიშნულ საკითხს ანალოგიურად არეგულირებს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 995-ე მუხლი. იგი იცნობს ზედნადების შედგენის წესს იმ განსხვავებით, რომ აქ პირდაპირ განსაზღვრულია ზედნადების შედგენის თაობაზე გამგზავნის ვალდებულება, თუ მხარეები სხვა რამეზე არ შეთანხმდებიან. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 854-ე მუხლის მე-2 ნაწილის მიხედვით, ზედნადები უნდა შედგეს სამ ორიგინალ პირად, რომელსაც უნდა დაესვას გადამზიდველის ხელმოწერა და შტემპელი. პირველი ეგზემპლარი გადაეცემა გამგზავნს, მეორე თან მიყვება ტვირთს, ხოლო მესამე გადამზიდველს გადაეცემა. საქართველოს სკ-ის შესაბამისად, მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა გადასაზიდი ტვირთი ნაწილდება რამდენიმე ტრანსპორტზე, ანდა ტვირთი პარტიებადაა დაყოფილი ან სხვადასხვა სახისაა, შესაძლებელია ხელშეკრულების მხარეთა მოთხოვნით შედგეს შესაბამისი რაოდენობის ზედნადები. ანალოგიურად, მონრეალის კონვენციის თანახმად, თუ გადაზიდვის ხასიათიდან გამომდინარე, რაც შეიძლება გამოიხატოს ტვირთის ერთზე მეტ ადგილას გადაზიდვაში, გადამყვან-გადამზიდველი უფლებამოსილია გამგზავნს მოსთხოვოს

გადაზიდვის ადგილის რაოდენობის მიხედვით, ერთზე მეტი ზედნადების ან სატვირთო ქვირთის გაცემა.

რაც შეეხება ზედნადების ეგზემპლართა ასლების არსებობის შემთხვევას, თითოეული მათგანი რჩება გამგზავნის, გადამყვან-გადამზიდველთან, მიმღებთან, გაგზავნისა და დანიშნულების აეროპორტებში და საბაჟოებში. აქედან გამომდინარე, გარდა ზოგადი ფუნქციებისა, ზედნადებმა მნიშვნელოვანი ფუნქცია შეიძინა – საერთაშორისო სატვირთო გადაზიდვებში ასრულებს საბაჟო დეკლარაციის ფუნქციას.<sup>123</sup> იკვეთება ზედნადების კიდევ ერთი ფუნქცია. მისი ერთი ეგზემპლარი ტვირთს მიყვება თან, გადაზიდვის მთელ დროში (აღნიშნულს ითვალისწინებს საქართველოს სკ-ის 673-ე მუხლიც) და ამასთან, ადასტურებს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობების შესრულებას. გარდა ამისა, კიდევ ერთი ფუნქცია და დანიშნულება, რაც ზოგადად, გადაყვანა-გადაზიდვის დოკუმენტებს – ბილეთს, საბარგო ქვითარსა და სატვირთო ზედნადებს გააჩნია, არის იდენტიფიკაციის უნარი ანუ თითოეული მათგანი გადამყვან-გადამზიდველს საშუალებას აძლევს მოახდინოს იდენტიფიკაცია, დაადგინოს გადაზიდული ტვირთისა და ბარგის მიღებაზე უფლებამოსილი პირი და უზრუნველყოს მათთვის ჩაბარება. ასევე, შესაბამისი საფუძვლის (მაგ: დავის შემთხვევაში) არსებობისას, გამგზავნის საშუალება ეძლევა მოახდინოს მის მიერ გაგზავნილი ტვირთის, ხოლო მიმღებს – მის მიერ მისაღები ტვირთის იდენტიფიკაცია.

საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლში მონრეალის კონვენციასთან პრინციპული მსგავსებით ნათქვამია, რომ ზედნადების არარსებობის, მისი ხარვეზის ან დაკარგვის მიუხედავად, გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი და ნამდვილობა განისაზღვრება ამ თავის ნორმებით. კოდექსმა ამით დაუშვა ზედნადების არარსებობის ფაქტის შესაძლებლობა. საინტერესოა, კანონმდებელი „არარსებობაში“ რას გულისხმობს? თუ ნაგულისხმევია ტვირთის გადაზიდვა ზედნადების შეუდგენლად და ალბათ ასეც არის, ისმის კითხვა – თუ კი ამავე მუხლის 1-ლი წინადადების მიხედვით, გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების (ან სხვა დოკუმენტის) სახით და ეს კანონის ნორმის იმპერატიულ მოთხოვნას წარმოადგენს, დასაშვებია, თუ არა არსებობდეს ისეთი გადაზიდვა, რომელიც ყოველგვარი დოკუმენტის (ზედნადები) გარეშე განხორციელდება? მონრეალის კონვენციის მე-9 მუხლის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულების – ზედნადების ან მისი ალტერნატიული საშუალების (სატვირთო ქვითარი) შედგენის ან გაცემის წესის, ზედნადების რეკვიზიტების განსაზღვრისა და აღწერის, ტვირთის ხასიათის განმსაზღვრელი დოკუმენტის, ასევე რამდენიმე ადგილის გადაზიდვისას დოკუმენტაციის წარმოდგენის შესახებ კონვენციით გაწერილი მოთხოვნების დაუცველობა არ ეხება გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობას ან ნამდვილობას. იგი მაინც ექცევა კონვენციის წესების მოქმედების ქვეშ, მათ შორის პასუხისმგებლობის შეზღუდვასთან დაკავშირებული წესების

<sup>123</sup> **იხ.** Большой юридический энциклопедический словарь, (Автор и составитель *Барихин А.*), Москва, 2006, стр. 8.



ჩათვლით. ვარშავის კონვენცია უშვებს ზედნადების შეუდგენლობის შესაძლებლობას გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებისას, თუმცა მიუთითებს, რომ ასეთ შემთხვევაში ან იმ შემთხვევაში, როცა გადაზიდვის დოკუმენტი გაცემულია, მაგრამ არასრულყოფილად შეიცავს კონვენციით სავალდებულოდ გასათვალისწინებელ პირობებს, გადამზიდველი ვერ დაეყრდნობა ამავე კონვენციით გათვალისწინებულ, პასუხისმგებლობის გამომრიცხავ ან შემზღუდავ ნორმებს (მუხ.9). ამით კონვენციის ნორმა მხარეებს მიანიშნებს ზედნადების შედგენის პრიორიტეტულობაზე, საკუთარი ინტერესების უკეთესად გატარებისათვის.

საქართველოს კანონმდებლობაში მკაფიოდ არის გამოკვეთილი ზედნადების შინაარსი და მნიშვნელობა. მისი შედგენა ტვირთის გადაზიდვის ყოველი შემთხვევისათვის აუცილებლობად მიმაჩნია და ვთვლი, რომ საქართველოს კანონმდებლობამ არ უნდა დაუშვას ტვირთის უსაბუთოდ გადაზიდვა. მონრეალის კონვენციის ანალოგიურად, შესაძლებელია მოხდეს შემცველი - ტვირთის შესახებ ინფორმაციის შემნახველი დოკუმენტის გაცემა, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გაიცემა გამგზავნის მოთხოვნის საფუძველზე და რომელიც მათ მისცემთ ტვირთის იდენტიფიკაციის საშუალებას. აქედან გამომდინარე, მიმაჩნია, რომ ხსენებული 672-ე მუხლი უნდა ჩამოყალიბდეს შესაბამისად სახეცვლილი რედაქციით – გამოირიცხოს ზედნადების არარსებობა.

### 1.1.5. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების პირობები (ზედნადების რეკვიზიტები)

ზედნადებით დასტურდება არა მხოლოდ ტვირთის გამგზავნისა და გადამზიდველს შორის ხელშეკრულების დადების ფაქტი, არამედ ტვირთის გადასაზიდად მიღება ერთი ან რამდენიმე გადამზიდველის მიერ. ასევე მიმღების მიერ ტვირთის მიღება; ხელშეკრულების მონაწილე მხარის მიერ გაცხადებული რეკლამაცია ან დათქმა; გამგზავნის ან მიმღების მიერ ტვირთის განკარგვის უფლება; გადამზიდველის უფლება ტვირთის დაგირავების თაობაზე (საქართველოს სკ-ის 685-ე მუხლით გათვალისწინებული ვალდებულების უზრუნველყოფის სანიუთო-სამართლებრივი საშუალება). მხარეთა შეთანხმებით, ზედნადები შესაძლოა შეიცავდეს სხვა სახის დამატებით ინფორმაციასაც.

ტვირთის გადაზიდვის ზ/აღნიშნული დოკუმენტი გარკვეულწილად სავალდებულო და დამატებითი ინფორმაციის მატარებელია, ამიტომაც იქნეს იგი მტკიცებულებით ძალას. საქართველოში, №160 ბრძანებით,<sup>124</sup> დამტკიცდა ძირითადი მოთხოვნები საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთების ფორმისა და შინაარსის მიმართ, აღნიშნული

<sup>124</sup> „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სატრანსპორტო საბუთების ფორმისა და შინაარსის ძირითადი მოთხოვნების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2007 წლის 28 დეკემბრის №160 ბრძანება. რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №300.160.070.47.052.011.305.

საბუთების გამოყენების სამართლებრივი მოწესრიგებისა და მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის მიზნით. ბრძანების მე-2 მუხლის თანახმად, სატვირთო ზედნადები არის დოკუმენტი, რომლითაც დასტურდება საჰაერო გადამყვან-გადამზიდველსა და ტვირთმფლობელს შორის ტვირთის ხელშეკრულების არსებობა და რომელიც წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვის პირობების შესახებ მტკიცებულებას. საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლზე მითითებით, ბრძანების მე-5 მუხლით განისაზღვრა, რომ საქართველოში რეგისტრირებული გადამყვან-გადამზიდველის სატვირთო ზედნადების ტექსტი და პირობები, რომელიც მიეწოდება ტვირთმფლობელს ავიასატრანსპორტო ზედნადების საშუალებით, შესრულებულ უნდა იქნეს ქართულ და იკაო-ს ერთ-ერთ ენაზე, სამ დედან კოპირებად ფურცლად. მითითებული 674-ე მუხლი დაწვრილმანებით განსაზღვრავს ზედნადების ძირითად და დამატებით რეკვიზიტებს. მუხლის თანახმად, სავალდებულოა ზედნადები შეიცავდეს შემდეგ რეკვიზიტებს – გაცემის დღესა და ადგილს; გამგზავნის სახელსა და მისამართს; გადამზიდველის სახელსა და მისამართს; ტვირთის გაცემის დღესა და ადგილს, ტვირთის მიტანის ადგილს; ტვირთის სახეობის ჩვეულებრივ სახელწოდებასა და შეფუთვის სახეს; საფრთხეშემცველი ტვირთების<sup>125</sup> დროს, მათ საყოველთაოდ აღიარებულ აღნიშვნას; გადასაზიდი ტვირთების რაოდენობას, ნიშნებსა და ნომრებს; ტვირთის წონას ან სხვაგვარად აღნიშნულ რაოდენობას; გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ხარჯებს (გადაზიდვის ფასი, დამატებითი ხარჯები, საბაჟო გადასახადები და სხვა ხარჯები, რომლებიც წარმოიშობა ხელშეკრულების დადებიდან ტვირთის მიტანამდე); საბაჟო და სხვა მსგავსი სამსახურების აღნიშვნებს; აღნიშვნას, რომ მიუხედავად ორმხრივი შეთანხმებისა, გადაზიდვა მაინც ექვემდებარება საქართველოს სკ-ის ნორმებს. რაც შეეხება დამატებით რეკვიზიტებს, ხელშეკრულებაში მათი გათვალისწინება ხდება მხარეთა შეთანხმებით, საჭიროებიდან გამომდინარე. ასეთი რეკვიზიტები შეიძლება იყოს: – სხვა ტრანსპორტზე გადატვირთვის აკრძალვა; გამგზავნის მიერ თავის თავზე აღებული ხარჯები; ტვირთის გაგზავნის დროს გადასახდელი ფასდანიამატის ოდენობა; ტვირთის ღირებულება და მიწოდებისადმი განსაკუთრებული ინტერესის აღნიშვნა; გამგზავნის მითითებები გადამზიდველის მიმართ ტვირთის დაზღვევის შესახებ; შეთანხმებული ვადა, რომელშიც გადაზიდვა უნდა დასრულდეს; გადამზიდველისათვის გადაცემული საბუთების ჩამონათვალი. მიზანშეწონილობის შემთხვევაში, მხარეებს შეუძლიათ სხვა დამატებითი პირობების გათვალისწინებაც. მაგ., ერთ-ერთ ასეთ პირობაზე მიუთითებს საქართველოს სკ-ის 694-ე მუხლის დისპოზიციური ნორმა, რომელიც იცნობს გამგზავნის უფლებას, დამატებითი გადახდის საფუძველზე, ზედნადებში აღნიშნოს განსაკუთრებული დაინტერესება ამ გადაზიდვისადმი იმ შემთხვევებისათვის, როცა დაიკარგება ან დაზიანდება ტვირთი ანდა გადაცილებული იქნება მისი ჩაბარების ვადა. გამგზავნის მიერ ამ

<sup>125</sup> სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 23 ივნისის №56 ბრძანებით დამტკიცდა ტექნიკური რეგლამენტი „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესი“, **გამოქვეყნებულია:** ვებ-გვერდი, 110627028, 30.06.2011. სარეგისტრაციო კოდი 310010010.54.066.016001.

შესაძლებლობის გამოყენება გადამყვან-გადამზიდველს დამატებით პასუხისმგებლობას წარმოუშობს დაინტერესების შეფასებით დადგენილი ოდენობის ფარგლებში. საქართველოს სკ-ის 327-ე მუხლის მე-2 ნაწილში არსებითი პირობა განმარტებულია, როგორც ხელშეკრულების ის პირობა, რომელზეც ერთ-ერთი მხარის მოთხოვნით მიღწეულ უნდა იქნას შეთანხმება ანდა რომელიც ასეთად მიჩნეულია კანონით. ამდენად, საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლით გათვალისწინებული სავალდებულო რეკვიზიტები მიჩნეულ უნდა იქნენ კანონით მოთხოვნილ ხელშეკრულების არსებით პირობებად, ხოლო დამატებითი რეკვიზიტები შეიძლება ასეთად იქცნენ მხარეთა მიერ ზედნადებში მათი გათვალისწინების შემთხვევაში.

აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 854-ე მუხლის მე-3 ნაწილის მიხედვით, გარდა აუცილებელი პირობებისა, რაც ამავე კოდექსის 853-ე მუხლშია ჩამოთვლილი, ზედნადები უნდა შეიცავდეს მონაცემებს შედგენის ადგილისა და დროის, გამგზავნისა და გადამზიდველის სახელისა და მისამართების, ტვირთის ჩატვირთვის დროისა და ადგილის, დასახელებისა და ნომრების; გადაზიდვის ღირებულების (როგორც უშუალოდ გადაზიდვის ფასს, ისე დამატებით ხარჯებს) შესახებ. გარდა აღნიშნულისა, გადაზიდვის პირობების მიმართ გამგზავნის განსაკუთრებული მითითებების არსებობის შემთხვევაში, საჭიროა იგი აღინიშნოს ზედნადებში.

ვარშავის კონვენციის თანახმად კი ზედნადებში აღინიშნება – დოკუმენტის შედგენის ადგილი და შედგენის დღე; გაგზავნისა და დანიშნულების ადგილი; გათვალისწინებული გაჩერებები გადამზიდველის უფლებით, შეცვალოს აუცილებლობის შემთხვევაში ისე, რომ გადაზიდვამ საერთაშორისო ხასიათი არ დაკარგოს; გამგზავნის დასახელება და მისამართი; მიმღების დასახელება და მისამართი, თუ მიმღები მითითებულია; საქონლის სახე; რაოდენობა, შეფუთვის სახე, მარკირება ან ადგილების რაოდენობა; ტვირთის წონა, რაოდენობა, მოცულობა ან ზომა; ტვირთისა და მისი შეფუთვის გარეგნული მდგომარეობა; გადაზიდვის ღირებულება, თუ ასეთი გათვალისწინებულია, დრო, ადგილი და პირი, რომელმაც უნდა გადაიხადოს; გადამზიდველისათვის გადაზიდვის დოკუმენტთან ერთად გადაცემული დოკუმენტები; გადაზიდვის დრო და პირობები, თუ ეს მითითებულია; მითითებას იმის შესახებ, რომ გადაზიდვა ექვემდებარება კონვენციის ნორმებს პასუხისმგებლობის შესახებ და სხვა.

ზედნადების შინაარსის განსაზღვრის მხრივ, საყურადღებოა მონრეალის კონვენცია, რომელიც ვარშავის კონვენციასთან შედარებით ამარტივებს ზედნადების (სატვირთო ქვითრის) შინაარსს. აქ, მე-5 მუხლში ჩამოთვლილი რეკვიზიტები მწირია და შემოიფარგლება მხოლოდ გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტებისა (თუ გაგზავნისა (გასვლის) და დანიშნულების პუნქტები ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე იმყოფება, მაგრამ ამასთან შუალედური გაჩერებები განხორციელდება სხვა სახელმწიფო(ებ)ის ტერიტორიაზე, მაშინ სამგზავრო დოკუმენტში აღნიშნული უნდა იყოს ერთი ასეთი გაჩერება მაინც) და გზავნილის წონის მითითებით. კონვენცია საჭიროდ არ მიიჩნევს სხვა, ჩემი აზრით მისათითებლად აუცილებელი რეკვიზიტების – გამგზავნის, გადამყვან-გადამზიდველისა და მიმღების სახელებისა და გვარების, მათი მისამართების, გადასახიდი ტვირთის რაოდენობის, ნიშნებისა და ნომრების,

გადაზიდვის ხარჯებისა და სხვათა გათვალისწინებას, რაც იურიდიული თვალსაზრისით, ზედნადების (სატვირთო ქვითრის) არასრულყოფილ დოკუმენტად მიჩნევის საფუძველს ქმნის.

მეტად მნიშვნელოვანი და მხარეთათვის საყურადღებო გარემოებაა ხელშეკრულების პირობების ზუსტად და სწორად ჩამოყალიბების საკითხი. მხარეების მიერ გადაყვანა-გადაზიდვისათვის სრული და ზუსტი ინფორმაციის ერთმანეთისთვის მიწოდება და ზედნადებში შეტანა მათ ვალდებულებებს რომ წარმოადგენს, უდავოდ აღიარებულია დოქტრინაშიც, სხვადასხვა ქვეყნისა თუ უნიფიცირებულ კანონმდებლობაში და პრაქტიკაში. აღნიშნულ ვალდებულებას ითვალისწინებს საქართველოს სკ-ი-ც. მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 996-ე მუხლი ზედნადების შედგენის პროცესში მხარეებს ავალებს ზედნადებში სწორი და სრული საჭირო ინფორმაციის მიწოდებას და შეტანას, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ბრალეული მხარე პასუხს აგებს დამდგარი ზიანისათვის. მონრეალის კონვენციის თანახმად, გამგზავნი პასუხისმგებელია ზედნადებში გასათვალისწინებელი ინფორმაციის სისწორეზე როგორც ზოგადად, ისე იმ შემთხვევაშიც კი, როცა ზედნადების შედგენის უფლება გადამყვან-გადამზიდველს მისცა. ინფორმაციის სისწორეზე პასუხისმგებლობა იწვევს გამგზავნის დამატებით პასუხისმგებლობას როგორც გადამყვან-გადამზიდველის, ისე მესამე პირის მიმართ, რომლის წინაშეც გადამყვან-გადამზიდველია პასუხისმგებელი გამგზავნის მიერ ან მისი სახელით წარმოდგენილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობის ან არასრულობის გამო.

როგორც ვხედავთ, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებითი პირობების მიმართ არაერთგვაროვანი გადაწყვეტაა როგორც ცალკეული ქვეყნის კანონმდებლობაში, ისე საერთაშორისო უნიფიცირებულ ნორმებში. ნიშანდობლივია, რომ მონრეალის კონვენციამ, რომელიც ვარშავის კონვენციის მიღებიდან ათეულობით წლების შემდგომ, დაგროვილი საერთაშორისო პრაქტიკის ანალიზის საფუძველზე იქნა მიღებული, გაამარტივა მიდგომა მოცემული საკითხისადმი. ვფიქრობ, უმჯობესი იქნება, თუ ქართველი კანონმდებლის მიდგომაც გაამარტივდება და კოდექსი აღარ გაითვალისწინებს ზედნადების მრავალრიცხოვან სავალდებულო რეკვიზიტებს, ვინაიდან, კოდექსის ნორმები მაინც ზოგადი ხასიათის ნორმებად რჩებიან წყლის, საავტომობილო, სარკინიგზო და საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებით განხორციელებული სატვირთო გადაზიდვების მიმართ, რომელთათვისაც დამახასიათებელი განსხვავებებისა და სპეციფიკის გათვალისწინებით, აუცილებელი ხდება შესაბამისი სპეციალური ნორმების შემუშავება, სადაც უკვე დეტალურად გაიწერება ამა თუ იმ საკითხის რეგულირების წესი. სწორედ, ასეთ ნორმატიულ აქტს წარმოადგენს №160 ბრძანება, რომელიც საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლზე მითითებით კი არ უნდა შემოიფარგლებოდეს, არამედ მის ნაცვლად, დეტალურად უნდა განსაზღვრავდეს ზედნადების არსებით პირობებს. საქართველოს სკ-მა უნდა გაითვალისწინოს მხოლოდ ყველა სახის გადაზიდვისათვის საერთო და პრინციპულად მნიშვნელოვანი რეკვიზიტების ზედნადებში გათვალისწინების მოთხოვნა, ხოლო დანარჩენი დისპოზიციური ხასიათის რეკვიზიტების განსაზღვრა გადამყვან-გადამზიდველის უფლებამოსილებაში უნდა გადავიდეს.

## 1.2. მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების შინაარსი

### 1.2.1. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება (ბილეთი)

#### 1.2.1.1. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების განმარტება

რიგი ქვეყნების კანონმდებლობის შესწავლით, იკვეთება ურთიერთგანსხვავებული მიდგომები მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობის სამართლებრივი ფორმულირების საკითხისადმი. როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოს სკ-ი მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებას ცალკე დებულებით არ განსაზღვრავს. მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 980-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის მსგავსად, საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლში ერთობლიობაშია გადმოცემული ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი. განმარტების მიხედვით, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების არსი მდგომარეობს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მგზავრის ერთი ადგილიდან (გამგზავრების პუნქტი) მეორე ადგილზე (დანიშნულების პუნქტში) გადაყვანაში, მგზავრის მიერ გადახდილი საფასურის სანაცვლოდ. თუმცა, შინაარსობრივად ისევეა განმარტებული, მაგრამ საქართველოს სკ-გან განსხვავებით, საქართველოს საჰაერო კოდექსი 63-ე მუხლში მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებას მიჯნავს ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისაგან, რაც ჩემი აზრით, სწორია. საქართველოს სსრ სსკ, რომელიც იცნობდა გადაყვანა-გადაზიდვის ვალდებულებით-სამართლებრივ ურთიერთობას, ასევე ერთმანეთისგან გამიჯნულად განსაზღვრავდა ტვირთის გადაზიდვისა (მუხ.367) და მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობებს (მუხ.368). ამ უკანასკნელის შინაარსიც კლასიკური ფორმით იყო გადმოცემული, თუმცა ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისგან განსხვავებით, კოდექსი არ აკონკრეტებდა, თუ როგორი სტატუსის მქონე სუბიექტი იყო გადამყვანი. ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-მაც ცალ-ცალკე მუხლებში განსაზღვრა ტვირთის გადაზიდვის (მუხ.689) და მგზავრის გადაყვანის (მუხ.690) ურთიერთობები. ამასთან, იმავნაირად განმარტა მათი იურიდიული შინაარსი, როგორც საქართველოს სკ-მა. იგივე ითქმის რფ სკ-ზეც (მუხ:786), სადაც გარდა განმარტებისა, საუბარია აღნიშნული ხელშეკრულების ფორმის თაობაზეც, თუმცა, შინაარსობრივად უფრო კონკრეტულია რფ საჰაერო კოდექსისეული (მუხ.103) განმარტება: – გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია, მგზავრი გადაიყვანოს დანიშნულების ადგილზე, ბილეთში მითითებული რეისის განმახორციელებელ საჰაერო ხომალდზე მისთვის ადგილის მიკუთვნებით, ხოლო მგზავრის გადაყვანისას თუ ბარდება მისი ბარგიც, მაშინ გადაიტანოს ის დანიშნულების ადგილზე და გადასცეს მგზავრს ან მიღებაზე უფლებამოსილ პირს. მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ვადა დგინდება გადამყვან-გადამზიდველის მიერ. თავის მხრივ, მგზავრი ვალდებულია გადაიხადოს მგზავრობის საფასური და გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გადაყვანა-გადაზიდვაზე უფასოდ დაშვებულ ნორმაზე მეტი რაოდენობის ბარგზე, ასევე გადაიხადოს დადგენილი ოდენობის საფასური. შეიძლება ითქვას, რომ მოცემულ ურთიერთობას იგივე ნიშან-თვისებები ახასიათებს საქართველოს სკ-ში, მიუხედავად იმისა, რომ მათი კონკრეტიზაცია ქართველ კანონმდებელს არ მოუხდენია.

ვემსრობი მიდგომას, რომლის თანახმადაც სამართლებრივი ურთიერთობები სამართლის ნორმებში უნდა გადმოიცეს კონკრეტული და მკაფიო დეფინიციებით. მოცემულ შემთხვევაში, როცა ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობები საერთო, მაგრამ ურთიერთგანსხვავებული ნიშნებითაც ხასიათდებიან, მიზანშეუწონელია ერთ სამართლის ნორმაში განმარტება. ამ თვალსაზრისით, საქართველოს სკ-მა ცალ-ცალკე ნორმებში უნდა გადმოსცეს როგორც ტვირთის გადაზიდვის, ისე მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების შინაარსი. ამასთან, თითოეულის განმარტება უნდა მოიცავდეს მისთვის დამახასიათებელ ყველა, პრინციპულად მნიშვნელოვან ნიშან-თვისებას. აგრეთვე, არასწორია სამართლებრივ ურთიერთობას ვუწოდოთ გადაყვანა-გადაზიდვა (საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის სათაური), ხოლო როგორც ცნება, განვმარტოთ გადაზიდვა (საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლი). შესაბამისად, არასწორია გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის უდავო მონაწილეს ვუწოდოთ გადამზიდველი, ნაცვლად გადამყვან-გადამზიდველისა.

### **12.1.2. ბილეთი, როგორც მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დამადასტურებელი დოკუმენტი**

ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობის რეგულირებისაგან განსხვავებით, საქართველოს სკ-ი მგზავრის გადაყვანის სამართლებრივ ურთიერთობაში არ იცნობს რაიმე კონკრეტულ დოკუმენტს, რომლითაც ხდება ხელშეკრულების არსებობის დადასტურება და სახელშეკრულებო პირობების განსაზღვრა. თუმცა, 672-ე მუხლში დასახელებული „ზედნადები“ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებაა და ე.წ. „სხვა დოკუმენტი“ მგზავრის გადაყვანის ნაგულისხმევ ხელშეკრულებასაც წარმოადგენს, თუმცა, უკეთესი იქნება, თუ მოხდება პირდაპირი მითითება მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებაზე.

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ისტორია თავიდანვე ასახელებდა ბილეთს, როგორც მატერიალურ დოკუმენტს, ე.წ. „ქალაქის ბილეთს“. ინტერნეტის გავრცელებამ და ტექნოლოგიურმა მიღწევებმა კი, განაპირობა სიახლე ელექტრონული ბილეთის სახით, რომელსაც ქალაქის ბილეთისაგან განსხვავებული წარმოების წესი აქვს.

საქართველოს სკ-ი ბილეთს არ განმარტავს, ხოლო საქართველოს საჰაერო კოდექსის 66-ე მუხლში ხელშეკრულების დასტურად აღიარებულია ბილეთი, ბარგთან დაკავშირებით კი – საბარგო ზედნადები. სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 856-ე მუხლის მე-2 ნაწილი მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დასტურად ასევე მიიჩნევს ბილეთს, ხოლო აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 842-ე მუხლის მე-2 ნაწილიდან გამომდინარე, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დასტურად აღიარებულია სატრანსპორტო დოკუმენტი – სამგზავრო ბილეთი. საქართველოში, №160 ბრძანებაში მოცემული განმარტებით, საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთი სამგზავრო ბილეთი, საბარგო ქვითარი ან სატვირთო ზედნადებია, რომელიც შემუშავებულია ან აღიარებულია საჰაერო გადამყვან-

გადამზიდველის მიერ და გამოიყენება საჰაერო ხომალდის სამგზავრო და/ან სატვირთო ტევადობების სარეალიზაციოდ, მგზავრთა ინდივიდუალური და/ან ჯგუფური გადაყვანისათვის, აგრეთვე, ბარგის ან ტვირთის გადაზიდვისათვის. უშუალოდ, სამგზავრო ბილეთი განმარტებულია ბრძანების მე-2 მუხლში, რომლის თანახმად, ეს არის დოკუმენტი, რომლითაც დასტურდება საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის საჰაერო გადაყვანის ხელშეკრულების არსებობა და რომელიც წარმოადგენს გადაყვანის პირობების შესახებ მტკიცებულებას. ვარშავის კონვენცია არ აცხადებს იმას, რომ ბილეთი წარმოადგენს მგზავრის გადაყვანის, ხოლო საბარგო კეთილმო ბარგის გადატანის ხელშეკრულებას. მე-3 მუხლში სამგზავრო ბილეთს ასახელებს, როგორც გადაყვანის ხელშეკრულების და მისი პირობების დამადასტურებელ დოკუმენტს, რომლის არარსებობა, უსწორობა ან დაკარგვა გავლენას არ ახდენს აღნიშნული კონვენციის მოქმედების სფეროს დაქვემდებარებული გადაყვანის ხელშეკრულების არც არსებობაზე და არც ნამდვილობაზე. ამდენად, ბილეთი წარმოადგენს დოკუმენტს, რომელიც ადასტურებს მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადებასა და მგზავრის მიერ მგზავრობის საფასურის გადახდას.<sup>126</sup>

შიდასახელმწიფოებრივ, თუ საერთაშორისო ურთიერთობებში სწრაფად გავრცელებული ბილეთის ელექტრონული ვერსიის ანუ ელექტრონული ბილეთის პრაქტიკაში დანერგვა სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის დამსახურებაა და უკავშირდება მონრეალის კონვენციის მიღებას.<sup>127</sup> შეიცვალა სატრანსპორტო მომსახურების გაყიდვების ტექნოლოგია. „2004 წლის მაისში, სინგაპურში გამართულ იატა-ს გენერალურ სხდომაზე მიღებულ იქნა უნივერსალური რეზოლუცია, რომელმაც მანდატი მისცა იატა-ს, დახმარებოდა წევრ ავიასაწარმოებს ქაღალდის ბილეთების ნაცვლად გაეცათ ელექტრონული ბილეთები. 2007 წელს ყველა საერთაშორისო ავიაგადამზიდველი უნდა გადასულიყო ელექტრონული ბილეთით სარგებლობაზე და გაეუქმებინა ჩვეულებრივი

<sup>126</sup> Коммерческое право, часть 2, Под редакцией *Попондупло В. и Яковлевой В.*, Москва, 2002, стр. 307.

<sup>127</sup> აღნიშნული კონვენციის პროექტის იკაო-ს ეგიდით დამუშავების პროცესში, მსოფლიოში წამყვანმა სახელმწიფოებმა – აშშ-მა, ინგლისმა და კანადამ (ამ პერიოდისათვის, დასახელებული ქვეყნები უკვე იყენებდნენ ინტერნეტს ბილეთების ბრონირებისა და გაყიდვის მიზნით და ამას აკეთებდნენ თავიანთი ვებ-გვერდების გახსნით) იკაო-ს იურიდიულ კომიტეტს შესთავაზეს, კონვენციის მე-2 თავში, რომელიც გადაზიდვის დოკუმენტაციას ითვალისწინებს, მე-3 მუხლში ჩადებულიყო დებულება, რომელიც დაუშვებდა არა მხოლოდ ქაღალდის ბილეთის გამოყენებას, არამედ, ინტერნეტის საშუალებით ბილეთის ელექტრონული გაფორმება აღიარებულიყო ქაღალდის ბილეთთან პარალელურად თანაბარ სამართლებრივ დონეზე და ასახულიყო კონვენციაში. წინადადებას კონვენციის პროექტზე მომუშავე ყველა სახელმწიფომ დაუჭირა მხარი და 1999 წელს მაისის დიპლომატიურ კონფერენციაზე საბოლოოდ იქნა მიღებული. მონრეალის კონვენცია ვარშავის კონვენციასთან შედარებით პრიორიტეტულია, რადგან რიგ იმ დებულებებს შეცავს, რომელთაც ვარშავის კონვენცია არ ითვალისწინებს. მაგ., მონრეალის კონვენციით მოქმედი ავიაკომპანიები უფრო მეტად კონკურენტუნარიანები არიან. ასევე მკვეთრად განსხვავებულად რეგულირდება პასუხისმგებლობის საკითხი და სხვა.

ბილეთი“.<sup>128</sup> სამგზავრო და სატვირთო გადაზიდვის დოკუმენტაციის გაფორმების საკითხის მარეგულირებელი მონრეალის კონვენცია, აკანონებს როგორც ქაღალდის, ისე სხვა – ინფორმაციის შინაარსის შემნახველი დოკუმენტის (რაც შესაძლოა იყოს ელექტრონული ბილეთი) გამოყენების შესაძლებლობას, თუმცა, დოკუმენტს რაიმე სახელწოდებით არ მოიხსენიებს. „გადაზიდვის შესახებ ინფორმაციის ჩაწერას“ კონვენცია გადაზიდვის დოკუმენტის სტატუსს არ ანიჭებს, რასაც ვ. ბორდუნოვი<sup>129</sup> მართებულად მიიჩნევს. ავიაგადამზიდველები, დებენ რა თავიანთი ავიამომსახურების შესახებ სრულ ინფორმაციას ელექტრონულ საინფორმაციო ქსელში (მათ შორის, ინტერნეტში), ავიამომსახურების მსურველი ეცნობა მას, რის შედეგადაც იდება გადაყვანის ხელშეკრულება. მხოლოდ მას შემდეგ, რაც მგზავრი DVD დისკის, ფლეშ-კარტის ან სხვა საშუალებით გადაიწერს ინფორმაციას და ამობეჭდავს ფურცელზე, იგი შეიძლება ჩაითვალოს გადაზიდვის დოკუმენტად. კონვენციის მე-3 მუხლის 1-ლ პუნქტში ნათქვამია, რომ სამგზავრო გადაზიდვის შემთხვევაში გაიცემა ინდივიდუალური ან ჯგუფური სამგზავრო დოკუმენტი, რომელიც უნდა შეიცავდეს მონაცემებს გაგზავნისა (გასვლის) და დანიშნულების პუნქტების შესახებ. იმ შემთხვევაში, თუ აღნიშნული პუნქტები ერთი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე მდებარეობენ, მაგრამ ამასთან შუალედური გაჩერებები განხორციელდება სხვა სახელმწიფო(ებ)ის ტერიტორიაზე, მაშინ სამგზავრო დოკუმენტში აღნიშნული უნდა იყოს ერთი ასეთი გაჩერება მაინც. როგორც ვნახეთ, მოცემული დებულება ზოგადად საუბრობს და არ აკონკრეტებს, რა სახის დოკუმენტი (სამგზავრო დოკუმენტი) შეიძლება იყოს მგზავრის გადაყვანის დამადასტურებელი, თუმცა ამავე მუხლის მე-2 პუნქტი სწორედ რომ უშვებს პრაქტიკაში ელექტრონული ტექნოლოგიების ამ კუთხით გამოყენების შესაძლებლობას, რადგან აქ უკვე საუბარია 1-ლ პუნქტში აღნიშნული ინფორმაციის შემნახველ ნებისმიერ სხვა საშუალებაზე. თუ ასეთი სხვა საშუალების გამოყენება ხდება, მაშინ გადამყვან-გადამზიდველი მგზავრს სთავაზობს ინფორმაციის წერილობით გადაცემას. მიიღებს თუ არა მგზავრი ამ შეთავაზებას, მის ნებაზეა დამოკიდებული. შეთავაზება გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებაა მიუხედავად იმისა, რომ შესაძლოა ყველა მგზავრს არ სჭირდებოდეს ელექტრონული ავიაბილეთის ჩანაწერი, თუმცა, არის კატეგორია მგზავრებისა, რომლებიც პირიქით, მოითხოვენ აღნიშნულ ჩანაწერს, მაგ., სახელმწიფო მოხელეები, რომლებსაც იგი ესაჭიროებათ სამსახურებრივი ინტერესიდან გამომდინარე, თუნდაც მივლინებაში ყოფნის დასამტკიცებლად. ზ/აღნიშნული დებულება არც იმას ხსნის, თუ რა შინაარსისაა „ნებისმიერი სხვა საშუალება“. როგორც ვ. ბორდუნოვი<sup>130</sup> აღნიშნავს, ეს კონვენციაში ჩაიღო ამ ფორმით იმიტომ, რომ რეზერვად იტოვებს იმ ტექნიკური საშუალებების გამოყენების შესაძლებლობებს, რომლებიც სამომავლოდ გამომჩნებიან სამეცნიერო-

<sup>128</sup> დ. გეფეროძე, სადისერტაციო ნაშრომი „საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები“, გვ. 115, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.press.tsu.ge/GEO/internet/disertaciebi/GEPERIDZE.pdf>>.

<sup>129</sup> იხ. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 198.

<sup>130</sup> იხ. იქვე, стр. 196.



ტექნიკური პროგრესის შედეგად. ასეთი ახსნით, კონვენციის ეს ნორმა დადებით შეფასებას იმსახურებს. მონრეალის კონვენციამ განიხილა ინტერნეტის საშუალებით ბილეთის შექმნის შესაძლებლობა და ტექნოლოგიური სიახლეების შესაბამისად თავიანთი ავიაომსახურებების გაყიდვის მხრივ ავიაკომპანიების სტიმულირების მიზნით, მე-3 მუხლში დაუშვა ტექნიკური „საშუალებები, რომლებიც ინახავენ ინფორმაციას“.

ელექტრონული ბილეთი ნების გამოვლენის ახლებურ ფორმას წარმოადგენს და მხარეთა შორის გადაყვანის ხელშეკრულების ელექტრონული ფორმით დადებას ადასტურებს. მეტად პრაქტიკულია მისი წარმოების წესი, ვიდრე ვარშავის კონვენციით განსაზღვრული ქაღალდის ფურცელზე დაბეჭდილი ბილეთისა. პირველს მეორესთან შედარებით შემდეგი პრიორიტეტები გააჩნია: – ავიაბილეთის შექმნის დამატებითი საშუალებები; გადამყვან-გადამზიდველთა მიერ ინტერნეტის მეშვეობით შეთავაზებული მომსახურება ხელმისაწვდომია მომხმარებელთა ფართო წრისთვის დროის მოკლე პერიოდში; ბრონირების, აეროპორტში რეგისტრაციისა და სხვა მოქმედებათა თვითომსახურების შესაძლებლობა, მათ თავად მომხმარებელი (მგზავრი) უზრუნველყოფს გადამყვან-გადამზიდველის ვებ-გვერდის და არა გაყიდვების აგენტის (სააგენტოს) მეშვეობით, როგორც ეს ქაღალდის ბილეთის შემთხვევაში ხდება ჯერ კიდევ დღევანდელ პრაქტიკაში; შეუძლებელია ელექტრონული ბილეთის დაკარგვა, დაზიანება, მიტაცება; ნებისმიერ მომენტში შესაძლებელია საპაერო ტრანსპორტით გადაყვანის ხელშეკრულების ფაქტის დადასტურება. ელექტრონული ბილეთის გამოყენება ზოგადად გადამყვან-გადამზიდველების ფინანსებს. ეკონომიურად მომგებიანია გადამყვან-გადამზიდველებისათვის, რადგან მისი წარმოება და სააგენტოებში გავრცელება გაცილებით ნაკლებხარჯიანია. დღეისათვის, მთლიანობაში ელექტრონული ბილეთი გამოიყენება ოთხმოცდაათზე მეტ სახელმწიფოში. მას ბევრი საერთაშორისო გადამყვან-გადამზიდველი იყენებს. მაგ., მხოლოდ აშშ-ში მგზავრთა გადაყვანის თითქმის 100% ელექტრონული ბილეთის გამოყენებით ხორციელდება. მისმა გამოყენებამ უდავოდ დაადასტურა ეფექტურობა და ეკონომიკური სარგებლიანობა. ელექტრონულ ბილეთზე გადასვლა პრაქტიკული და ეფექტური აღმოჩნდა ასევე ავიაბაზრის მომხმარებელთათვის (აღამიანები, სახელმწიფო და არასახელმწიფო ორგანიზაციები), რამდენადაც მას ისინი იძენენ (ჯავშნიან) გამარტივებული წესით, ინტერნეტ გვერდის მეშვეობით, სადაც ასევე განთავსებულია სრული ინფორმაცია მომსახურების პირობების შესახებ, რაც კლიენტთა ფართო წრისათვის მოკლე დროშია ხელმისაწვდომი. გარდა ამისა, დაკარგვის შემთხვევაში, ელექტრონული ბილეთის მონაცემების აღდგენა თავისუფლად შესაძლებელია.

მიუხედავად იმისა, რომ ელექტრონული ბილეთის გამოყენებას სათავე დაუდო მონრეალის კონვენციის ამოქმედებამ, საქართველოში ქაღალდის ბილეთთან ერთად პრაქტიკაში მონრეალის კონვენციის დამტკიცებამდეც გამოიყენებოდა ელექტრონული ბილეთი. უფრო მეტიც, №160 ბრძანებამ მისი შინაარსი განმარტა, როგორც ხელშეკრულება, დადებული საპაერო გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის სპეციალური კომპიუტერული სისტემის მეშვეობით, ქაღალდის (ფურცლებიანი) სამგზავრო ბილეთის

გამოუწერლად, ხოლო რამდენადაც შესაძლებელია მგზავრის გადაყვანას თან ახლდეს მისივე ბარგის გადატანა, ბრძანების მე-3 მუხლის მე-5 პუნქტმა განსაზღვრა, რომ ელექტრონული ავიაბილეთის გამოყენებისას, გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის ბარგის გადაზიდვაზე ხელშეკრულების არსებობა დასტურდება საბარგო საიდენტიფიკაციო საჭლით. იმავე ბრძანებით შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იატა-ს (მის მიერ აღიარებული ორგანიზაციის) მიერ დამზადებული საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის საბუთები, მათ შორის, ელექტრონული ბილეთი, თუ ისინი პასუხობენ იმავე ბრძანებით დადგენილ მოთხოვნებს და აღიარებულია გადამყვან-გადამზიდველის მიერ. იატა-ს მიერ მიღებული, მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადატანის საერთაშორისო წესები<sup>131</sup> ბილეთს განმარტავს, როგორც ნამდვილი სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი ან ნამდვილი მარშრუტი/ქვითარი, თუ გამოიყენება ელექტრონული სამგზავრო ბილეთის შემთხვევაში, რომელთა შემადგენელი ნაწილია ნამდვილი პირობები. დასახელებული წესები ელექტრონულ ბილეთს განმარტავს, როგორც მარშრუტს/ქვითარს, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ან მისი სახელით გამოშვებულ ელექტრონულ კუპონს და თუ გამოიყენება, ჩასხდომის დოკუმენტს. როგორც ვხედავთ, აქ ხაზგასმულია ორივე სახის ბილეთისა და მათი რეკვიზიტების ნამდვილობის საკითხი, რაც მხარეთა ნების ნამდვილობას უკავშირდება. ბილეთის პირობების ნამდვილობის და პირის გადასაყვანად მისი გამოყენებისათვის აუცილებელია იგი გაცემული იქნეს უშუალოდ გადამყვან-გადამზიდველის ან მისი სახელით მოქმედი სუბიექტის მიერ.<sup>132</sup>

თუმცა, საქართველოს სკ-ში სამგზავრო დოკუმენტის (ბილეთი) შესახებ საუბარიც კი არ არის, მაგრამ №160 ბრძანებამ განსაზღვრა სამგზავრო ავიაბილეთის კონკრეტული შემადგენლობა. კერძოდ, – გარეკანი (დასაშვებია, ბილეთი გარეკანის გარეშეც დამზადდეს), სადაც აღინიშნება, რომ იგი წარმოადგენს სამგზავრო ბილეთს და საბარგო ქვითარს და შემუშავებულია ან აღიარებულია კონკრეტული გადამყვან-გადამზიდველის მიერ; „საკონტროლო კუპონი“, რომელსაც არსებობის შემთხვევაში უნდა გააჩნდეს წარწერა „არ გამოიყენება მგზავრობისათვის“; „აგენტის კუპონი“, რომელსაც აუცილებლად უნდა გააჩნდეს წარწერა „არ გამოიყენება მგზავრობისათვის“; „საფრენი კუპონ(ებ)ი“, რომელსაც აუცილებლად უნდა

<sup>131</sup> Международные правила перевозки пассажиров и багажа, принятые IATA.

**ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.avianavigator.ru/content/view/278/6/>>.

<sup>132</sup> ეროვნული ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სასახელოდ უნდა ითქვას, რომ იგი გახდა საერთაშორისო ორგანიზაცია „იატას“ ოფიციალური წევრი და ამდენად, საერთაშორისო მიღწევების მონაწილე. აღნიშნული ავიაკომპანია ახორციელებს ბილეთის ელექტრონულ წარმოებას. იატა-ს წევრი გადამყვან-გადამზიდველებისათვის, ეს ორგანიზაცია დებულობს სახელმძღვანელო ხასიათის რეზოლუციებს. ამ მხრივ, გამოირჩევა №724 რეზოლუცია „სამგზავრო ბილეთი“, რომელიც სარეკომენდაციო ხასიათისაა, თუმცა ითვალისწინებს საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვების სფეროში არსებულ ჩვეულებებს. შეეხება ტერმინოლოგიას, ზოგად დებულებათა გამოყენების ფარგლებს, ჩარტერულ გადაზიდვებს, ბილეთს და მისი გამოყენების ვადებს. მგზავრის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ საკითხებს, გადაყვანის პროცესში დამატებითი მომსახურების შეთავაზების საკითხს, გადასახადებს და სხვა. **იხ.** <[www.iata.org](http://www.iata.org)>.

გააჩნდეს წარწერა „გამოიყენება მგზავრობისათვის“; „მგზავრის კუპონი“ რომელსაც აუცილებლად უნდა გააჩნდეს წარწერა „არ გამოიყენება მგზავრობისათვის“.

სამგზავრო ბილეთი გარკვეული ნიშან-თვისებებით ჰგავს ფასიან ქაღალდს, რომლის შინაარსიც გადმოცემულია საქართველოს სკ-ის 991-ე მუხლში შემდგენიარად: – თუ ვინმე გასცემს დოკუმენტს, რომლითაც ის დოკუმენტის მფლობელს გადახდას პირდება, მაშინ მფლობელს შეუძლია მოითხოვოს გადახდა დაპირების თანახმად, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა მას ამის უფლება არ ჰქონდა. „ფასიანი ქაღალდი არის ისეთი დოკუმენტი, რომლის კანონიერი წარმდგენი უფლებამოსილია მოითხოვოს მასში გამოხატული ქონებრივი უფლება (ფულის ან ნივთის გადაცემა და სხვა), ხოლო ქაღალდის გამცემი ვალდებულია უზრუნველყოს ამ უფლების განხორციელება.“<sup>133</sup> განმარტებიდან გამომდინარე, ფასიან ქაღალდს ახასიათებს შემდეგი ნიშნები: მასში შერწყმულია ვალდებულებით-სამართლებრივი და სანივთო-სამართლებრივი ხასიათის ელემენტები; არსებობს მისი სამი სახე – საწარმდგენლო (დოკუმენტი, რომელშიც მითითებული არ არის მოთხოვნის უფლების მქონე კონკრეტული პირი), საორდერო (სავალო დოკუმენტი, რომლითაც ემიტენტი დოკუმენტის წარმდგენისას გადახდას ჰპირდება დასახელებულ პირს) და სახელობითი (განსაზღვრული პირის სახელზე შედგენილი დოკუმენტი, რომელიც შეიძლება იმ პირობით გაიცეს, რომ მოვალეს გადახდა დაეკისროს მხოლოდ ამ პირის დოკუმენტის ჩაბარების სანაცვლოდ); დოკუმენტი გამოიშვება ემიტენტის მიერ; მასში გამოხატული უფლების განხორციელება შეუძლებელია ფასიანი ქაღალდის წარმდგენის გარეშე; დოკუმენტში მოცემული უფლება გადადის მოძრავი ნივთის გადაცემისათვის დადგენილი წესით ან მესამე პირთან დადებული ხელშეკრულებით; ზოგადად, ფასიანი ქაღალდის დაკარგვის ან განადგურების შემთხვევაში, სასამართლოს მიერ ცხადდება ძალადაკარგულად, თუ დოკუმენტი სხვა რამეს არ ითვალისწინებს. უფრო კონკრეტულად, საწარმდგენლო ფასიანი ქაღალდის ძალადაკარგულად გამოცხადება, როგორც წესი, სასამართლოს მიერ ხდება. ამ შემთხვევაში, ემიტენტი ვალდებულია გასცეს მოწმობა იმის თაობაზე, რომ პირის მფლობელობაში ადრე არსებული ფასიანი ქაღალდი ძალადაკარგულად არის ცნობილი და მასზე ყოველგვარი გადახდები აკრძალულია. ძალადაკარგულ ფასიან ქაღალდში ფიქსირებული მოთხოვნის უფლების აღსადგენად, აუცილებელია ადრინდელი მფლობელის მიერ ემიტენტისადმი მიმართვა, რასაც ამ უკანასკნელისგან ახალი საწარმდგენლო ფასიანი ქაღალდის სავალდებულო წესით გაცემა მოჰყვება; საწარმდგენლოსაგან განსხვავებით, საორდერო ფასიანი ქაღალდში აღინიშნება მისი პირველი მფლობელი პირი, რომელსაც თავის მხრივ უფლება აქვს ორდერის საფუძველზე სხვას გადასცეს იგი. ემიტენტი ვალდებულია შეუსრულოს ფასიან ქაღალდში აღნიშნული მოთხოვნა მის

<sup>133</sup> რ. შენგელია, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.2 გვ. 250.

პირველ მფლობელს ან სხვა პირს, რომლის მფლობელობაშიც კანონიერი გზით გადავიდა ფასიანი ქაღალდი. საორდერო ფასიან ქაღალდში მოცემული უფლება შეიძლება გადაცემულ იქნეს ინდოსამენტით და დოკუმენტის გადაცემით; პირადი ფასიანი ქაღალდი გაიცემა იმ პირობით, რომ ემიტენტს დოკუმენტში მითითებული მოთხოვნის გადახდა დაეკისრება მხოლოდ მას შემდეგ, როცა ფასიანი ქაღალდის მფლობელი ამ ქაღალდს ჩააბარებს მოვალეს გადახდის სანაცვლოდ. ჩაბარება ნიშნავს ამ უკანასკნელსა და დოკუმენტის მფლობელს შორის ვალდებულებითი ურთიერთობის შეწყვეტას. პირად ფასიან ქაღალდში გამოხატული უფლების სხვა პირისათვის გადაცემა ხდება ცესით – მოთხოვნის დათმობის გზით ან ძველი დოკუმენტის გაუქმებითა და ახალ მფლობელზე ახალი დოკუმენტის გაფორმებით. პირადი ფასიანი ქაღალდის დაკარგვის ან განადგურების შემთხვევაში, მის აღსადგენად საჭიროა მიმართვა დოკუმენტის გამცემისადმი. ამასთან, აუცილებელია სასამართლოს მიერ უდავო წარმოების წესით ძალადაკარგულად გამოცხადება გარდა მცირე ღირებულების პირადი ფასიანი ქაღალდის დაკარგვის ან განადგურების შემთხვევისა. გარდა ამისა, ამ სახის ფასიანი ქაღალდი შეიძლება შეიცავდეს საწარმდგენლო ფასიანი ქაღალდის ელემენტსაც, რამდენადაც დასაშვებია მასში მითითებულ იქნას არა მხოლოდ კანონიერ მფლობელზე, არამედ ნებისმიერ წარმომდგენზე შესრულების გადახდის შესაძლებლობის შესახებ. <sup>134</sup>

ფასიანი ქაღალდებისა და ბილეთის იურიდიულ ბუნებათა დახასიათებით და შედარებით-სამართლებრივი ანალიზით ვერ ვიტყვით, რომ ბილეთი ფასიანი ქაღალდია. თუნდაც ის გარემოება, რომ ბილეთში მითითებულია მგზავრის სახელი, მას განასხვავებს ფასიანი ქაღალდისგან წარმომდგენზე, რომელსაც მოთხოვნის უფლებას აძლევს ყველა მასში მითითებულ პირობასთან დაკავშირებით. წარმომდგენზე ფასიან ქაღალდად მიჩნევის დასაშვებობის შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველი არ გამოარკვევდა, თუ ვინ არის ფასიანი ქაღალდის წარმომდგენი პირი და როგორი გზით მიიღო მან იგი. ამასთან, დასაშვები იქნებოდა ბილეთის თავისუფალი გადაცემა. ყოველივე ეს კი ეწინააღმდეგება პრინციპს, გადამყვან-გადამზიდველი ინფორმირებული იყოს გადასაცემის პიროვნების, ცალკეული მგზავრის შესახებ. ამიტომაც, გადამყვან-გადამზიდველები კრძალავენ ბილეთის თავისუფალ გასხვისებას, ბილეთის არანამდვილობის შიშით. ეს კი, ბილეთს სახელობით დოკუმენტად აღიარებს და უკვე თავისთავად გამორიცხავს სამგზავრო დოკუმენტის – ბილეთის ფასიან ქაღალდად მიჩნევას. <sup>135</sup> ჩიკაგოს კონვენციაზე დაყრდნობით, სამგზავრო ბილეთს სახელობითად მიიჩნევს და გამორიცხავს სხვა მგზავრზე მისი გადაცემის შესაძლებლობას ვ. ბორდუნოვიც. <sup>136</sup> რთულია, ავტორებს არ დავეთანხმო, თუმცა უნდა აღვნიშნოთ მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის

<sup>134</sup> იხ. რ. შენგელია, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ. 2, გვ. 250-274.

<sup>135</sup> იხ. *Egiazarov B.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>136</sup> იხ. *Бордунув В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 189.

987-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესახებ, რომელშიც ნათქვამია, რომ ბილეთი (სამგზავრო დოკუმენტი) შეიძლება გაიცეს გადაცემის ან გადაცემის უფლების გარეშე. გადაცემის შესაძლებლობა წყდება არაუგვიანეს მგზავრობის დაწყების მომენტში. საქართველოს კანონმდებლობით, ბილეთი ფასიან ქაღალდად არ განიხილება. იგი სახელობითი დოკუმენტია. ამდენად, მისი გადაცემა დაუშვებელია.<sup>137</sup> მგზავრობის გადადების ან გადაფიქრების შემთხვევაში, მგზავრს უფლება აქვს ბილეთი უკან დააბრუნოს, რა დროსაც უკვე სხვას ეძლევა შესაძლებლობა იგივე ადგილი შეიძინოს იმავე რეისზე ანუ შეიძინოს სამგზავრო ბილეთი, რომელიც გაიცემა თავიდან, უკვე ახალ შემქმნზე. აღნიშნული ბილეთის გადაცემას არ ნიშნავს.

ამდენად, ბილეთი იურიდიული დოკუმენტია, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის წარმოშობილ ურთიერთობას ადასტურებს და გარკვეულწილად არეგულირებს. განსაკუთრებული, რაც სამგზავრო ბილეთს ახასიათებს, არის ის, რომ იგი სახელობითი დოკუმენტია. სხვა რეკვიზიტებთან ერთად, მასში მითითებულია მგზავრის სახელი და გვარი. ასევე, მისი სხვა პირზე გადაცემის დაუშვებლობა.

საინტერესო საკითხია, მომხმარებლის მიერ ინტერნეტის საშუალებით ელექტრონული ბილეთის შექმნის შემდეგ, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მისთვის მიცემული (გამოგზავნილი) წერილობითი მონაცემები წარმოადგენს თუ არა გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ფაქტის დადასტურებას და შესაბამისად იურიდიულ დოკუმენტს, ისევე, როგორც ქაღალდის ბილეთი ანალოგიურ ურთიერთობაში. აღნიშნულ საკითხს არეგულირებს მონრეალის კონვენცია. თუმცა, მხოლოდ კონვენციით მოწესრიგება საკმარისი ვერ იქნება, თუ მას არ გაითვალისწინებს თითოეული ქვეყნის, მათ შორის, საქართველოს შიდა სახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა. ვ. ბორდუნოვი<sup>138</sup> თვლის – იმისათვის, რომ ავიაგადამზიდველებმა რეალურად გამოიყენონ ის, საჭიროა იმ ახალი სამართლებრივი პრობლემების მოგვარება, რომლებიც დაკავშირებულია ელექტრონული ბილეთის გამოყენებასთან, როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების ელექტრონული ფორმით დადებასთან.

### 12.1.3. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადება

საქართველოს სკ-ის 670-ე მუხლის თანახმად, გადამზიდველი, რომელიც საჯაროდ, განუსაზღვრელ პირთა წრეს სთავაზობს მგზავრის გადაყვანას და ტვირთის გადაზიდვას, ვალდებულია დადოს ეს ხელშეკრულება ნებისმიერ პირთან, თუკი ასეთის საწინააღმდეგო საფუძველი არ იარსებებს. იმავე დებულებას ითვალისწინებს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 981-ე მუხლი, რომელშიც ხელშეკრულების დადება ვალდებულებად განიხილება. სატრანსპორტო ორგანიზაციის წინადადება,

<sup>137</sup> Комментарий к гражданскому кодексу РФ, часть вторая - под редакцией *Абовой Т.* и *Кабалкина А.*, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://vuzlib.net/beta3/html/1/11260/11634/>>.

<sup>138</sup> **იხ. Бордунув В.**, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 192-193.

დადოს ხელშეკრულება საჯარო ოფერტს მიეკუთვნება,<sup>139</sup> ხოლო მგზავრის მიერ ბილეთის შესყიდვა განიხილება მისი მხრიდან კონკლუდენტურ მოქმედებად, რითაც ადასტურებს ხელშეკრულების დადებას (აქცეპტი). მატერიალურისგან არსებითად განსხვავებულია ხელშეკრულების ელექტრონულად დადება (ელექტრონული ბილეთის გაყიდვა), რა დროსაც ოფერტი და აქცეპტი ძირითადად ინტერნეტში საინფორმაციო გვერდების მეშვეობით ხორციელდება. მონრეალის კონვენცია არ არეგულირებს ელექტრონული ბილეთის გაყიდვის საკითხს. სახელმწიფოთა კომპეტენციად და ვალდებულებად მიიჩნევა, შესაბამისობაში მოიყვანონ შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის ნორმები. ამ მხრივ, ჯერ კიდევ შეუსრულებელი ვალდებულება გააჩნია საქართველოსაც.

მგზავრის გადაყვანის სამართლებრივი ურთიერთობის საჯარო ხასიათი მდგომარეობს იმაში, რომ ავიაბაზარზე, ლიცენზიის საფუძველზე, გადამყვან-გადამზიდველის სტატუსით მოქმედი ავიაკომპანია, რომელიც შესაძლებელია ასრულებდეს ერთ ან რამდენიმე რეისს, ვალდებულია თანაბარი პირობები შესთავაზოს ნებისმიერ ადამიანს, რომელიც სურვილს გამოთქვამს გადაყვანილ იქნეს მისი მეშვეობით, შესაბამისად კი, დადგენილი ტარიფის მიხედვით, მგზავრი იხდის ბილეთის საფასურს და იძენს მას. ამდენად, ყოველგვარი ინდივიდუალური მოლაპარაკებების გარეშე, იგი ხდება საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანის ხელშეკრულების ხელშემკვრელი მხარე, გაეცნო რა სამგზავრო დოკუმენტში ჩამოყალიბებულ პირობებს, გამოხატა მათზე თანხმობა და შეიძინა ბილეთი. აქედან გამომდინარე, საქართველოს სკ-ის 670-ე მუხლი კავშირშია ამავე კოდექსის 319-ე მუხლის მე-2 ნაწილთან, რომლის თანახმად, თუ ხელშეკრულების ერთ-ერთ მხარეს უკავია დომინირებული მდგომარეობა ბაზარზე, მაშინ საქმიანობის ამ სფეროში მას ეკისრება ხელშეკრულების დადების ვალდებულება. მას არ შეუძლია კონტრაქტს უსაფუძველოდ შესთავაზოს ხელშეკრულების არათანაბარი პირობები. ამ ორ ნორმას შორის სამართლებრივი კავშირი მდგომარეობს იმაში, რომ როგორც წესი, კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე დომინირებული მდგომარეობა უკავია გადამყვან-გადამზიდველს, რომელიც ამავედროულად ოფერტის საჯაროდ შემთავაზებელიცაა. ამდენად, მას ზ/აღნიშნული ორივე ნორმით ეკისრება ხელშეკრულების ნებისმიერ პირთან დადების ვალდებულება, გარდა გამონაკლისი შემთხვევებისა, როცა უარი იურიდიულად დასაბუთებულია.<sup>140</sup> ვ. ვიტრიანსკი<sup>141</sup> ხელშეკრულების ამ სახეს მიერთებდა ხელშეკრულებათა რიცხვს მიაკუთვნებს. ამით ავტორი რფ-ის სამოქალაქო კოდექსთან მიმართებაში გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებას სტანდარტული პირობების გამოყენებით დადებულ ხელშეკრულებად მიიჩნევს.

<sup>139</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации, принят Государственной Думой 21 октября 1994 года, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.roskodeks.ru>>.

<sup>140</sup> იხ. აგრეთვე, მ. თოდუა, ჰ. ვილემსი, ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 107.

<sup>141</sup> Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор Суханов Е., Москва, 2008, Глава 55 (Витрянский В.), стр. 139.

თავად ბილეთის შექმნა იურიდიულად მნიშვნელოვანი ფაქტია. ბილეთის შექმნის მომენტად შეიძლება ჩაითვალოს თანხის გადახდისა და ბილეთის მიღების მომენტი.<sup>142</sup> მხოლოდ აღნიშნულის შემდგომ, პიროვნება მგზავრის სტატუსით გადაადგილებულ იქნება გადაყვან-გადამზიდველის საჰაერო ხომალდით მისთვის სასურველ, შეთანხმებულ და ამდენად, დანიშნულების ადგილზე. ბილეთის შექმნა და შედეგად, მგზავრის სტატუსი ადასტურებს გადაყვანის ხელშეკრულების იურიდიულად არსებობას, რაც მხარეთა შორის ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ უფლება-მოვალეობებს წარმოშობს. მაგ., როგორც წესი, მგზავრის ერთ-ერთი, ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულებაა აეროპორტში გამოცხადდეს ფრენის დაწყებამდე გარკვეული დროით ადრე (ზოგიერთი გადაყვან-გადამზიდველი ბილეთში ასეთ დროს აკონკრეტებს, ზოგიერთი კი მიუთითებს გონივრულ ვადაზე) და გაიაროს რეგისტრაცია, რაც წარმოადგენს გადაყვანის ხელშეკრულების ფაქტობრივად შესრულების წინაპირობას. მგზავრის რეგისტრაცია ადასტურებს გადაყვანის ხელშეკრულების არსებობას და მის თანხმობას გადაყვანის პირობებზე, ხოლო გადაყვან-გადამზიდველისაგან შემხვედრი ქცევაა სწორედ მგზავრის რეგისტრაციაში გატარება და ბარგის არსებობის შემთხვევაში საბარგო ქვითრის გაცემა, რაც მისი მხრიდან ნიშნავს მზადყოფნას შეთავაზებული პირობების დაცვით გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე და გადაიტანოს მისი ბარგიც. ამდენად, ბილეთის ნასყიდობა დაკავშირებულია მგზავრის მიერ საჰაერო ხომალდზე ადგილის ყიდვასთან გადაყვანის მთელ პერიოდში, რაც ამ ურთიერთობის სპეციფიურობაზე მიანიშნებს. შეიძლება ითქვას, რომ კონკრეტული გადაყვან-გადამზიდველის საჯარო შეთავაზების საფუძველზე გაცხადებულ სახელშეკრულებო პირობებზე ამა თუ იმ პიროვნების მიერთება, რაც გულისხმობს მხარეთა ნების გამოვლენასა და შემდგომ მის სამართლებრივ რეალიზაციას, რომელიც ბილეთის შექმნასა და რეგისტრაციაში გამოიხატება, წარმოადგენს მგზავრის გადაყვანის ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის, როგორც ერთი მთლიანის ნაწილს – პირველ ეტაპს.

ბილეთის შექმნის ფაქტი იურიდიულად მნიშვნელოვანი ფაქტია იმიტომაც, რომ ბილეთის შექმნის მომენტიდან ხელშეკრულების მხარეებს ურთიერთკომპლექსური და შინაარსობრივად ურთიერთგანსხვავებული უფლება-მოვალეობები წარმოეშობათ, რომლებიც ჯეროვანი შესრულების შემთხვევაში შეწყდებიან გადაყვანის პროცესის დასრულებისთანავე. ვალდებულების არაჯეროვნად შესრულების შედეგი შეიძლება გამოიხატოს მგზავრის სიცოცხლის, ჯანმრთელობის და/ან ბარგის საკითხთან დაკავშირებით პრობლემის შექმნაში, რაც გადაყვანის პროცესის

<sup>142</sup> განსხვავებულ რეგულაციას ითვალისწინებს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 842-ე მუხლის მე-2 ნაწილი, რომელიც მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებას დადებულად მიიჩნევს სატრანსპორტო დოკუმენტის (სამგზავრო ბილეთი) მიღების მომენტიდან ან გადაყვან-გადამზიდველის თანხმობის შედეგად მგზავრის მიერ სატრანსპორტო საშუალებაზე ადგილის დაკავების მომენტიდან.

დასრულებას არ ნიშნავს. შესაბამისად, ხელშეკრულების დადების (ბილეთის შექმნის) შემდგომი პერიოდი განხილულ უნდა იქნეს მგზავრის გადაყვანის ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის, როგორც ერთი მთლიანის ნაწილი – მეორე ეტაპი. იგი, ერთ შემთხვევაში, როცა მგზავრის რეალურად გადაყვანა ხდება, სახელშეკრულებო პირობების შესრულების პროცესია, ხოლო მეორე შემთხვევაში – სახელშეკრულებო პირობების დაუცველობით (შეუსრულებლობით) გამოწვეული შედეგი, როცა არ ხდება მგზავრის გადაყვანა ან ხდება, მაგრამ შეთანხმებული პირობების დარღვევით, რაც დამატებით უფლება-მოვალეობებს წარმოშობს.

ხელშეკრულების დადების საკითხის მეცნიერულ შეფასებებზე დაყრდნობით, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება უდავოდ განიხილება კონსენსუალურ<sup>143</sup> და ორმხრივ ხელშეკრულებად, რამდენადაც გადაყვანა-გადაზიდვასა და მგზავრს შორის იდება, ხოლო რაც შეეხება სასყიდლიანობის საკითხს, მონრეალის კონვენციის ტერმინი „ანაზღაურება“ მიუთითებს, რომ საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვა კომერციული მიზნით ხორციელდება.<sup>144</sup> ამავე მიზნით ხორციელდება მგზავრის შიდასახელმწიფოებრივი საჰაერო გადაყვანა, არსებობის შემთხვევაში ზენორმატიულ ბარგთან ერთად, ვინაიდან, საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლის მიხედვით, იგი ხორციელდება გარკვეული საზღაურის გადახდის სანაცვლოდ. ამ მიდგომით, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების ანალოგიურად, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებაც სასყიდლიანია. აქ უნდა ითქვას, რომ როგორც ტვირთის გადაზიდვა, ასევე მგზავრის გადაყვანა შესაძლებელია პრაქტიკაში განხორციელდეს უსასყიდლოდ ან შეღავათით, რომლის რეგულირების წესს საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს. ეს, ერთი მხრივ, შესაძლოა აღქმული იქნეს სახელმწიფო პოლიტიკის ნაწილად, როგორც საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ბაზარზე მოქმედ ავიაკომპანიათათვის მინიჭებული უფლება, თავად განსაზღვრონ გადაიყვანენ თუ არა ან რა კატეგორიის მგზავრს გადაიყვანენ უსასყიდლოდ ან შეღავათით, მაგრამ მიმაჩნია, რომ ამ შემთხვევაშიც კი, კანონმდებლობა საკითხს უნდა არეგულირებდეს მგზავრის უსასყიდლოდ ან შეღავათით გადაყვანის უფლების აღიარების დონეზე მაინც.

ხელშეკრულების დადების შემდეგ, მგზავრის მიერ მისი პირობების ცალმხრივად შეცვლის ან შეწყვეტის ნიშნის გამო, გარკვეულწილად ვფიქრდებით წინარე ხელშეკრულებაზე. საქართველოს სკ-ის 327-ე მუხლის მე-3 ნაწილში წინარე ხელშეკრულება განმარტებულია შემდეგნაირად – ხელშეკრულებით შეიძლება წარმოიშვას მომავალი ხელშეკრულების დადების ვალდებულება. წინარე ხელშეკრულება წარმოადგენს ვალდებულებით-სამართლებრივ ხელშეკრულებას, რომლითაც მხარეები

<sup>143</sup> **ტ. ზამბახიძე**, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1 გვ. 314. **ასევე**, Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор **Суханов Е.**, Москва, 2008, Глава 55 (**Витрянский В.**), стр. 128.

<sup>144</sup> **დ. გუფურიძე**, „მონრეალის 1999 წლის კონვენცია გადაყვანა-გადაზიდვის ინფორმაციის ჩანაწერის გამოყენების საშუალებების შესახებ (ელექტრონული ბილეთი)“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №4/08, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://intlwg.ge/publikaciebi/18.PDF>>.



კისრულობენ სხვა – ძირითადი ხელშეკრულების დადების ვალდებულებას. წინარე ხელშეკრულება წარმოადგენს სახელშეკრულებო კონტრაქტების იძულების სამართლებრივ საფუძველს.<sup>145</sup> მთავარი არგუმენტი, რის გამოც მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება (ბილეთი) არ უნდა იქნეს წინარე ხელშეკრულებად მიჩნეული არის ის, რომ ბილეთის შექმნას ანუ ხელშეკრულების დადებას შედეგად არ მოსდევს სხვა ხელშეკრულების დადება. თავად ბილეთში მხარეები უკვე თანხმდებიან გადაყვანის, როგორც ძირითადი ხელშეკრულების ყველა პირობაზე. ამდენად, სახეზეა სახელშეკრულებო პირობების ფაქტობრივი რეალიზაცია ან სათანადო საფუძვლის არსებობისას მისი შეწყვეტა (შეცვლა). ხელშეკრულების საგანი ერთია – მგზავრის გადაყვანა. გარდა ამისა, საქართველოს სკ-ის 327-ე მუხლის მე-3 ნაწილის ბოლო წინადადებით ნათქვამია – ხელშეკრულებისათვის გათვალისწინებული ფორმა ვრცელდება ასევე წინარე ხელშეკრულებაზედაც. იმ შემთხვევაში, თუ ბილეთს წინარე ხელშეკრულებად განვიხილავთ, მაშინ ბილეთი და მისი თანმდევი ვალდებულების შესრულება – „ძირითადი ხელშეკრულება“ (მგზავრის გადაყვანა) ერთი და იმავე ფორმით უნდა გაფორმდეს, რაც ალოგიკურია, რამდენადაც როგორც ვთქვით, მგზავრის გადაყვანა წარმოადგენს ბილეთის, როგორც მგზავრის ხელშეკრულების პრაქტიკულ რეალიზაციას. ზ/აღნიშნულის გათვალისწინებით, წინარე ხელშეკრულებად განხილული ვერ იქნება ვერც ბილეთის დაჯავშნა.

#### 1.2.14. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ფორმა

მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების ურთიერთგანსხვავებული წესით დადების შესაძლებლობიდან გამომდინარე, განსხვავებულია ხელშეკრულების დადების ფორმა. მაგ., ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ში მითითებულია, რომ ბილეთისა და საბარგო ქვითრის ფორმები უნდა განისაზღვროს სატრანსპორტო წესდებებითა და დებულებებით. საქართველოს სკ-ი მსგავს მითითებასაც კი არ იცნობს. საინტერესო ფაქტია ის, რომ საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლი, რომელიც გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმის სათაურითაა ცნობილი, არ ითვალისწინებს თავად ხელშეკრულების ფორმას კლასიკური გაგებით. აქ, მართალია ნათქვამია, რომ ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადების ან სხვა დოკუმენტის სახით, მაგრამ არ განსაზღვრავს, იგი ზეპირია თუ წერილობითი (მარტივი თუ რთული). ხარვეზს ვერ ავსებს და პირდაპირ მითითებას არ აკეთებს არც საქართველოს საჰაერო კოდექსი და არც №160 ბრძანება, თუმცა ყველა დასახელებული ნორმატიული აქტიდან იკვეთება, რომ ზედნადები, ბილეთი და საბარგო ქვითარი წერილობითი დოკუმენტია. თავისი შინაარსით, ზედნადების წერილობით ფორმას ადასტურებს საქართველოს სკ-ის 673-ე მუხლიც. საქართველოს სკ-ის 328-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის მიხედვით, თუ ხელშეკრულების ნამდვილობისათვის დადგენილია განსაზღვრული ფორმა

<sup>145</sup> იხ. ლ. ჭანტურია, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3, გვ. 96.

ან მხარეებმა ხელშეკრულებისათვის გაითვალისწინეს ასეთი ფორმა, მაშინ ხელშეკრულება ძალაში შედის მხოლოდ ამ ფორმის შესახებ მოთხოვნის შესრულების შემდეგ. ხელშეკრულების დადებისას ფორმის დაცვას მოითხოვს გერმანიის სკ-ი,<sup>146</sup> რომლის §125 მიხედვით, ხელშეკრულების ნამდვილობა სწორედ რომ ხელშეკრულების ფორმის დაცვით დადებაზეა დამოკიდებული. სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ი პირდაპირ მიუთითებს, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება იდება წერილობით. ხელშეკრულების ფორმის განსაზღვრასთან დაკავშირებით, რფ სკ-ი მიუთითებს სპეციალურ სატრანსპორტო კანონმდებლობაზე. როგორც მსოფლიოში დამკვიდრებული პრაქტიკული წესი მიუთითებს, ზედნადებიც და ბილეთიც არის წერილობითი დოკუმენტი მატერიალური ან ელექტრონული ჩანაწერის (ამობეჭდილი ვერსია) სახით განხორციელებული. ჩემი აზრით, საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლი საჭიროებს სამართლებრივ რედაქტირებას ხელშეკრულების ფორმის კონკრეტიზაციის თვალსაზრისით.<sup>147</sup> უმჯობესი იქნებოდა, თუ ხელშეკრულების ფორმასთან და სახეებთან დაკავშირებული საკითხები ბუნდოვანი არ იქნება და მათი გამოსწორება მოხდება შესაბამისი ნორმების ხელახალი რედაქტირებით, სადაც პირდაპირ და ნათლად გამოიკვეთება ხელშეკრულების ფორმა და სახეები.

#### 1.2.1.5. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ენა

მნიშვნელოვანი საკითხია, თუ რა ენაზე უნდა დაიდოს ხელშეკრულება (ბილეთის შედგენის ენა). დასაშვებია, რომ ბილეთი ამა თუ იმ ქვეყანაში შეივსოს მხოლოდ ამ ქვეყნის სახელმწიფო ენაზე, თუმცა ასეთი მიდგომა არა თუ არაპრაქტიკულია, არამედ ეწინააღმდეგება იკაო-ს მოთხოვნას. ჩვენს ქვეყანაში სავალდებულოა, საქართველოში რეგისტრირებული გადაყვანა-გადამზიდველის სამგზავრო ავიაბილეთის მონაცემები და პირობები შესრულდეს ქართულ და იკაო-ს ერთ-ერთ ენაზე. როგორც წესი, ეს ენა ინგლისურია. სამგზავრო ავიაბილეთი, საბარგო ქვითარი (მისი კუპონები) და საბარგო საიდენტიფიკაციო საჭდე, რომლის ფორმასა და ზომას უშუალოდ გადაყვანა-გადამზიდველი განსაზღვრავს, უნდა იკითხებოდეს შეუიარაღებელი თვალის.

#### 1.2.1.6. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დადების ადგილი და დრო

თეორიულად დასაშვებია და პრაქტიკაშიც ხშირია შემთხვევები, როცა გადაყვანის ხელშეკრულება იდება ერთმანეთისგან ფიზიკურად შორს მყოფ პირებს შორის. ამ დროს, მნიშვნელოვანია გაირკვეს ხელშეკრულების

<sup>146</sup> Гражданское уложение Германии (1896 г.), Перевод с немецкого, Книга 1, Москва, 2004.

<sup>147</sup> *შ. გაბიჩვაძე*, „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ცნება და ფორმები“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, 2009წ. №2, გვ. 107;

დადების ადგილი და დრო (მომენტი). სასამართლოს პრაქტიკაში ხელშეკრულების დადების ადგილად მიიჩნევა ის ადგილი, სადაც ხელშეკრულება საბოლოოდ იქნა ფორმულირებული, ხოლო ხელშეკრულების დადების დროსთან დაკავშირებით არსებული ორი თეორიიდან პირველის თანახმად, ხელშეკრულება დადებულად ითვლება იმ მომენტიდან, როდესაც აქცეპტანტმა თანხმობა გამოხატა მისთვის გაკეთებულ ოფერტზე, მეორე თეორიის მიხედვით – იმ მომენტიდან, როცა ოფერენტმა გაიგო მისი ოფერტის მიღების შესახებ. ამ მომენტამდე მხარეთა შორის ხელშეკრულება არ არსებობს. როგორც ავტორი დასძენს, სასამართლოს პრაქტიკაში არ არის საკითხის ერთგვაროვანი გადაწყვეტა.<sup>148</sup> გადაყვანის ხელშეკრულების დადება გამოირჩევა იმ სპეციფიკითაც, რომ მგზავრობის მსურველის მიერ სრულდება ოფერტის მითითებები, რომელთა შორის მთავარი, დადგენილი ტარიფის შესაბამისად მგზავრობის საფასურის გადახდაა. მგზავრის მიერ ბილეთის შექმნა სწორედ, რომ განსაზღვრავს მომენტს, რომელი მომენტიდანაც ხელშეკრულება დადებულად უნდა ჩაითვალოს, ხოლო რამდენადაც დასაშვებია, სხვადასხვა პუნქტში (თვით გადამყვან-გადამზიდველის ოფისში, აეროპორტში, გადამყვან-გადამზიდველის აგენტთან, ინტერნეტით და სხვა) ბილეთის შექმნა, იმდენად არსებობს ხელშეკრულების დადების სხვადასხვა ადგილი.

### 1.2.1.7. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების პირობები (ბილეთის რეკვიზიტები)

მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობის პირობები სახელშეკრულებო პირობებს წარმოადგენენ, რაც ერთი მხარის (შემთავაზებლის) მიერ წინასწარ ყალიბდება, გამიზნულია მრავალჯერადი გამოყენებისათვის და რასაც ერთი მხარე (შემთავაზებელი) უდგენს მეორე მხარეს. ამასთან, ასეთი პირობებით ხდება კანონით დადგენილი დისპოზიციური ნორმებისაგან განსხვავებული ან მათი შემესები წესების კეთილსინდისიერად დადგენა. ამდენად, ავიაბილეთში (საბარგო ქვითარში) აღნიშნული სახელშეკრულებო პირობები წარმოადგენენ საქართველოს სკ-ით განსაზღვრულ სტანდარტულ პირობებს, რომლებიც იქცევიან გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს (ტვირთის გამგზავნს) შორის დადებული ხელშეკრულების შემადგენელ ნაწილად საქართველოს სკ-ის 343-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტის თანახმად ე.ი. როდესაც მგზავრი (ტვირთის გამგზავნი) გაეცნობა და დაეთანხმება მათ.<sup>149</sup> აქვე უნდა მიეთითოს, რომ გადამყვან-გადამზიდველს უფლება აღარ რჩება სახელშეკრულებო პირობათა (ბილეთის რეკვიზიტებს) შორის ისეთი პირობა გაითვალისწინოს, რომელიც საქართველოს სკ-ის 347-ე-348-ე მუხლებით განსაზღვრული სტანდარტული პირობის ბათილობის საფუძველი იქნება. მაგ., გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ხელშეკრულებაში

<sup>148</sup> *Саватье Р.*, Теория обязательств. Перевод с французского и вступительная статья *Халфиной Р.*, Москва, 1972, стр. 185-186.

<sup>149</sup> *ლ. ჭანტურია*, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3, გვ. 180-189.

მგზავრისთვის მიუღებელი ცვლილების შეტანის პირობა მასთან შეუთანხმებლად ან გადაყვან-გადამზიდველის მიერ გაუმართლებლად და ხელშეკრულებაში მითითებული საფუძვლის გარეშე ხელშეკრულებაზე უარის თქმის პირობა და ა. შ.

ბილეთის ყოველი შემადგენელი ნაწილი ინფორმაციის მატარებელია, რაც წარმოადგენს გადაყვანის ხელშეკრულების არსებით პირობებს, რომელთა დარღვევისათვის მხარეებს პასუხისმგებლობა ეკისრებათ. რადგან საქართველოს კანონმდებლობა ბილეთის შინაარსს სრულად არ განსაზღვრავს, მათი შემუშავების მეტი თავისუფლება გადაყვან-გადამზიდველს მიეცა. იგი, უკვე დაბეჭდილი ან ელექტრონული ბილეთით მომხმარებელს სთავაზობს საკუთარ პირობებს, ხოლო მომხმარებელი ბილეთის შეძენით ადასტურებს თანხმობას პირობებზე. როგორც წესი, სამგზავრო ბილეთი უნდა შეიცავდეს: – მგზავრის სახელსა და გვარს; გამცემი პირის სახელწოდებას; იმ გადაყვან-გადამზიდველ(ებ)ის სახელწოდებას, რომელიც ახორციელებს(ებენ) გადაყვანა-გადაზიდვას; მგზავრობის საწყისი, შუალედური და დანიშნულების პუნქტების დასახელებას და რეის(ებ)ის ნომერს; აღნიშნავს, თუ რა ზომით ეხება მგზავრის გადაყვანას რომელიმე საერთაშორისო კონვენცია ან კანონი და ზღუდავს თუ არა ეს კონვენცია ან კანონი გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას მგზავრის სიკვდილის ან დაშავების, ბარგის დაკარგვის, განადგურების და მგზავრის (ბარგის) დაგვიანების შემთხვევაში. ვარშავის კონვენცია მე-3 მუხლში მიუთითებს ბილეთის შემადგენელ შემდეგ სავალდებულო რეკვიზიტებზე – გაცემის დღე და ადგილი; გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტები; გათვალისწინებული გაჩერებები გადაყვანის უფლებამოსილებით (საჭიროების შემთხვევაში შეცვალოს ისინი); გადაყვან(ებ)ის დასახელება და მისამართი; მითითებას იმის შესახებ, რომ პასუხისმგებლობის საკითხი რეგულირდება მოცემული კონვენციით. მონრეალის კონვენცია არაფერს ამბობს ისეთი ინფორმაციის შესახებ, რომელიც ჩვეულებრივ მიეთითება ქაღალდის ბილეთში. ეს არის ინფორმაცია გაფრენის დროისა და ადგილის, რეისის ნომრის, მომსახურების კლასის – ბიზნეს კლასი, ეკონომ კლასი, თუ 1-ლი კლასის შესახებ. ასევე, გადახდის სახის – ეროვნულ თუ უცხოურ ვალუტაში, ბარგის წონისა და ა.შ. შესახებ. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების საკმაოდ ხანგრძლივმა პრაქტიკამ დაამკვიდრა ჩვეულებები, რომლებზე დაყრდნობითაც გადაყვან-გადამზიდველები თავად წყვეტენ, კონკრეტულად რომელი ინფორმაცია იქნეს დაყვანილი მგზავრამდე. მოცემულ საკითხში სახელმწიფოს როლი მიზეზურია. ამ მხრივ, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიასახელების“ ბილეთში დეტალურად გაწერილია და მხარეთათვის მაქსიმალურად მოქნილი მექანიზმით გათვალისწინებულია უფლება-მოვალეობები, რასაც მოწმობს პრაქტიკაში დანერგილი ქაღალდის ბილეთი. მის თანახმად, „ბილეთი“ ნიშნავს „ამ“ სამგზავრო ბილეთს და ბარგის ქვითარს, რომლის შემადგენელი ნაწილია მასში აღნიშნული პირობები და ცნობები. აღნიშნულია ავიაკომპანიის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვებზე ვარშავის კონვენციის გამოყენების პირობა (მასში ჰაავის

1955 წლის 28 სექტემბრის ოქმით შესული ცვლილებების გათვალისწინებით).<sup>150</sup>

სამგზავრო მატერიალური ავიაბილეთისგან განსხვავებით, №160 ბრძანებამ მოთხოვნები ელექტრონულ ავიაბილეთთან მიმართებაშიც დაადგინა. გარდა იმისა, რომ იგი უნდა შეიცავდეს მგზავრის სახელსა და გვარს, იმ გადაწყვეთ-გადამზიდველ(ებ)ის სახელწოდებას, რომელიც ახორციელებს(ებენ) გადაყვანა-გადაზიდვას, მგზავრობის საწყის, შუალედურ და დანიშნულების პუნქტების დასახელებას და რეის(ებ)ის ნომერს, დამატებით ასევე უნდა შეიცავდეს ელექტრონული ავიაბილეთის გამცემი პირის სახელწოდებას, გადაწყვეთ-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას მგზავრის სიკვდილის ან დაშავების, ბარგის დაკარგვის, განადგურების და მგზავრის (ბარგის) დაგვიანების შემთხვევაში, ბრძანებით დადგენილი წესის თანახმად, ელექტრონული ავიაბილეთი უნდა უზრუნველყოფდეს ინფორმაციის შენახვას სპეციალური კომპიუტერული სისტემის მონაცემთა ბაზაში, ხოლო მოთხოვნის შემთხვევაში, მგზავრისათვის (უფლებამოსილი პირისათვის) – წერილობით მიწოდებას. თავის მხრივ, გადაწყვეთ-გადამზიდველი ვალდებულია მგზავრს მიაწოდოს ინფორმაცია მისი პასუხისმგებლობის თაობაზე. მონრეალის კონვენცია დაქვემდებარებაში არსებული ყველა ავიაგადამზიდველისთვის სავალდებულოდ აწესებს უნიფიცირებულ ნორმებს ამ საკითხშიც. გადამზიდველმა გადაზიდვის დაწყებამდე მგზავრს უნდა მიაწოდოს ინფორმაცია პასუხისმგებლობის შესახებ, რისი გაკეთებაც პრაქტიკაში მეტად იოლია ქალაქის ავიაბილეთის შემთხვევაში. ელექტრონული ავიაბილეთის გამოყენების შემთხვევისათვის კონვენცია არაფერს ამბობს. ვ. ბორდუნოვი<sup>151</sup> სთავაზობს, რომ გადამზიდველმა აღნიშნული წერილობითი ინფორმაციის მიწოდება უზრუნველყოს მგზავრისა და ბარგის რეგისტრაციის დროს. ვფიქრობ, უმჯობესი იქნება, თუ ასეთი ინფორმაცია მგზავრისათვის ხელმისაწვდომი იქნება თვით ბილეთის შეძენის დროს. მოცემული საკითხის შესწავლით, ჩნდება სუბიექტური მოსაზრება ზ/აღნიშნული ბრძანების ძალადაკარგულად გამოცხადებისა და მომავალში შესამუშავებელ კანონქვემდებარე ნორმატიულ აქტში – გადაყვანა-გადაზიდვის ერთიან წესში მოცემული ნორმების გაერთიანების შესახებ.

### 1.2.1.8. მგზავრის გადაყვანის ხანგრძლივობა

მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების (ბილეთის) ერთ-ერთი არსებითი პირობა შეიძლება გახდეს შეთანხმება მგზავრის გადაყვანის ხანგრძლივობაზე. მგზავრისთვის ეს პირობა მნიშვნელოვანია, რამდენადაც მისი, როგორც კომერციული საავიაციო ბაზრის მომხმარებლის ინტერესების დაცვა ხორციელდება. პრაქტიკაში, ადვილი შესაძლებელია მგზავრს სხვადასხვა მიზეზის გამო, განსაკუთრებული ინტერესი გააჩნდეს

<sup>150</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

<sup>151</sup> იხ. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 197.

დანიშნულების პუნქტში ჩასვლის დროის და ა. შ. მიმართ. ამიტომ ბუნებრივია, განსაკუთრებული დაინტერესება უნდა გადაყვანის ხელშეკრულებაში ამ პირობის გათვალისწინების თაობაზე, რაც თავის მხრივ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რისკს ზრდის. მიუხედავად აღნიშნულისა, არც საქართველოს და არც ბევრი სხვა ქვეყნის კანონმდებლობა გადაყვანის ხელშეკრულების განსაზღვრისას არ საუბრობს მგზავრის დანიშნულების ადგილზე გადაყვანის ხანგრძლივობაზე. „საქართველოს ავიახაზების“ ბილეთში ერთ-ერთ სახელშეკრულებო პირობად მითითებულია – გადამზიდავი თავის თავზე იღებს მასზე დამოკიდებულ ყველა ვალდებულებას, რათა გადაიყვანოს მგზავრი და გადაიტანოს ბარგი რაც შეიძლება ხელსაყრელ ვადაში. განრიგში და სხვაგან აღნიშნულ დროს ხელშეკრულების ნაწილად არ განიხილავს. იგი შესაძლოა შეიცვალოს აუცილებლობის შემთხვევაში მგზავრის გაუფრთხილებლად და გამოიხატოს მგზავრის სხვა გადამზიდავის რეისით გამგზავრებაში, საჰაერო ხომალდის და/ან დაჯდომის პუნქტების შეცვლაში.<sup>152</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლისა და საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლის ნორმები ხელშეკრულების განმარტებისას არ უთითებენ მგზავრის გადაყვანის დროზე, განსხვავებით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისაგან. ტვირთის გადაზიდვისას, საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლის მე-2 ნაწილის მიხედვით, საჭიროების შემთხვევაში ზედნადებში უნდა მიეთითოს ის შეთანხმებული ვადა, რომელშიც ტვირთის გადაზიდვა უნდა დასრულდეს. ზემოაღნიშნული ნორმები არ იცნობენ არც ზოგად ჩანაწერს – „გონივრულ ვადაში“, „შეთანხმებულ დროში“ ან სხვა. ხელშეკრულების განმარტებაში საკითხის გაუთვალისწინებლობა ავიაციისათვის დამახასიათებელი რისკებიდანაც გამომდინარეობს ვინაიდან, სხვადასხვა დამაბრკოლებელმა გარემოებამ შეიძლება სამგზავრო საჰაერო ხომალდის გაფრენა ან დანიშნულების პუნქტში ჩაფრენა დაავიანოს ან ფრენა გადადოს. ყოველივე კი მგზავრის მიერ ზიანის ანაზღაურების დამატებითი მოთხოვნის ანუ გადამყვან-გადამზიდველის შესაძლო პასუხისმგებლობის საფუძველიც შეიძლება გახდეს, რასაც გადამყვან-გადამზიდველები ცხადია, მორიდებას არჩევენ. მიუხედავად აღნიშნულისა, მოცემულ საკითხს მნიშვნელოვნად მიიჩნევს ავტორი,<sup>153</sup> თვლის რა, რომ სამეცნიერო-ტექნიკურ პროგრესთან ერთად, ვითარდება და იხვეწება სატრანსპორტო ტექნიკა, რაც მგზავრის გადაყვანის დროის გაკონტროლების საშუალებას იძლევა. იმავე მოტივაციით, ვ. ეგიაზაროვი<sup>154</sup> მიიჩნევს, რომ გადაყვანის ხელშეკრულებაში ჩაიწეროს დანიშნულების ადგილზე მგზავრის გადაყვანის მთლიანი დრო. რფ სკ-ის 792-ე მუხლი გადამყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს ტვირთის გადაზიდვა და მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) განსაზღვრულ ვადაში უზრუნველყოს, ხოლო ასეთი ვადის განუსაზღვრელობისას გონივრულ

<sup>152</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

<sup>153</sup> Коммерческое право, часть 2, Под редакцией Попондопуло В. и Яковлевой В., Москва, 2002, стр. 308.

<sup>154</sup> იხ. *Егизаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>> .

ვადაში. ამავე კოდექსის 795-ე მუხლში გათვალისწინებულია გადაწყვეან-გადამზიდველის მიერ მგზავრისათვის განსაზღვრული ოდენობის ჯარიმის გადახდა ისეთ შემთხვევებში, როცა სატრანსპორტო საშუალება გაგზავნის ადგილიდან გავიდა დაგვიანებით ან დანიშნულების ადგილზე ჩავიდა დაგვიანებით. რფ-ის კანონმდებლობა ითვალისწინებს ასეთი ჯარიმის გაანგარიშებას ფედერალური კანონმდებლობით დადგენილი შრომის მინიმალური ოდენობის 25%-ით ყოველი საათისათვის, რაც საბოლოო ჯამში არ უნდა აღემატებოდეს მგზავრობის ღირებულების 50%-ს.<sup>155</sup> აღნიშნულმა აირეკლა სატრანსპორტო კანონმდებლობაზე. მაგ., შესაძლოა დადგეს ვადის გადაცილების გამო ზიანის ანაზღაურების საკითხი, მაგრამ ეს ხდება არა ყველა შემთხვევაში, არამედ როცა ხელშეკრულება ითვალისწინებს მხარეთა შეთანხმებას გადაყვანის დროზე. არც ის არის გამორიცხული, იგივე საკითხი დადგეს, როცა ასეთი ვადა დათქმული არ არის, მაგრამ შესრულება გადაცდა გონივრულ ვადას. ეს უკანასკნელი კი ყოველი კონკრეტული შემთხვევისათვის წარმოადგენს მსჯელობისა და შეფასების საგანს. ყაზახი, სომეხი და მოლდაველი კანონმდებლები არ მოერიდნენ არცერთ ზ/აღნიშნულ მიზეზს თუ გარემოებას და შესაბამისად, ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 698-ე, სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 862-ე და მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 984-ე მუხლის სახით გაითვალისწინეს მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ვადების საკითხი და მიუთითეს, რომ მათი გადაყვანა-გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს კანონმდებლობით ან ხელშეკრულებით დადგენილ ვადებში, ხოლო ასეთის არარსებობისას – გონივრულ ვადაში. ზოგადად, მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ვადები პირდაპირ და უშუალო გავლენას ახდენს ამ კუთხით გამგზავნის/მგზავრის განაცხადის/დაკვეთის შესრულებაზე. გადაყვანა-გადაზიდვის ხანგრძლივობა სხვა პირობებთან ერთად დამოკიდებულია სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ მონაცემებზე ანუ რამდენადაც ტექნიკურად პროგრესირებული სატრანსპორტო საშუალება იქნება გამოყენებული, მით უფრო ნაკლებ დროში გადაიზიდება ტვირთი და გაიყვანება მგზავრი (გადაიტანება ბარგი). ამიტომ გადაწყვეან-გადამზიდველი, რომელიც ვალდებულია გადაყვანა-გადაზიდვისათვის წარადგინოს სატრანსპორტო საშუალება, დაინტერესებულია რა მაქსიმალური მოგებით სამეწარმეო საქმიანობაში, ვალდებულებად ისახავს ამისათვის გამოიყენოს შეძლებისდაგვარად მისაღები საჰაერო ხომალდი. ამ ვალდებულების დარღვევა კი წარმოშობს მისი მატერიალური პასუხისმგებლობის საფუძველს. მაგ., უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ი გადაწყვეან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობას აკისრებს სატრანსპორტო საშუალების მიუწოდებლობისათვის ან დაგვიანებით მიწოდებისათვის, ხოლო გამგზავნის პასუხისმგებლობა დაეკისრება წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალების გამოუყენებლობისათვის ან ტვირთის წარუდგენლობისათვის. როგორც ერთის, ისე, მეორე მხარის პასუხისმგებლობა გამოირიცხება, თუ საფუძველი წარმოიშვა დაუძლეველი ძალის ან კანონმდებლობით

<sup>155</sup> Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор *Суханов Е.*, Москва, 2008, Глава 55 (*Витрянский В.*), стр. 185.

გათვალისწინებული წესით ტვირთის გადაზიდვის შეზღუდვის ან შეწყვეტის შედეგად (მუხ.719). გარდა ამისა, რაც ამ შემთხვევაში მეტად საყურადღებო და საინტერესოა, მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის ზ/აღნიშნულ მუხლში იმპერატიული მოთხოვნაა, რომ გადაყვანა-გადაზიდვა უნდა განხორციელდეს ყველაზე მოკლე და ოპტიმალურ დროში. კანონმდებლის ეს მოთხოვნა კიდევ უფრო ხაზს უსვამს კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზრის მომხმარებელთა (მგზავრი, გამგზავნი, მიმღები) ინტერესების გათვალისწინებისა და დაცვის საკითხს. უნდა ითქვას, რომ საქართველოს კანონმდებლობა არც ასეთ ნორმას იცნობს, რაც, ჩემი აზრით, ხარვეზის არსებობაზე მიუთითებს, რადგან ასეთი მავალდებულებელი ნორმის გათვალისწინებით, ვფიქრობ, საქართველოს კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე მოქმედი ყოველი გადამყვან-გადამზიდველი ავიაკომპანია მეტი პასუხისმგებლობით მოეკიდება გადაყვანა-გადაზიდვის გონივრულ ვადებში განხორციელებას, რაც გამოიწვევს მომხმარებელთა კმაყოფილებას და მათი რიცხვის გაზრდას. შესაბამისად, თავიდან აგვაცილებს მათი მხრიდან საფუძვლიან პრეტენზიებს.

### 1.2.1.9. მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების შეწყვეტა

ვალდებულებითი სამართალი აღიარებს სახელშეკრულებო პირობების შეცვლის ან შეწყვეტის შესაძლებლობას ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში, რაც თვით განსახილველი ხელშეკრულებისთვისაც უცხო არ არის. გარდა იმისა, რომ მგზავრის გადაყვანის სახელშეკრულებო ურთიერთობა შესაძლებელია შეწყდეს შესრულებით, გადაყვანის ხელშეკრულების დადების შემდეგ, მგზავრი განსაზღვრულ ჩარჩოებში უფლებამოსილია, ცალმხრივად შეცვალოს ხელშეკრულების პირობები. უფრო მეტიც, ბილეთის შექმნის შემდგომ, ნებისმიერ დროს, ისევე, როგორც გადამყვან-გადამზიდველს, უფლება აქვს თავისი შეხედულებისამებრ, ცალმხრივად შეწყვიტოს ხელშეკრულება – დააბრუნოს ბილეთი. აღნიშნულს არ ითვალისწინებს საქართველოს სკ-ის გადაზიდვა-გადაყვანის თავი, თუმცა იცნობს საქართველოს საჰაერო კოდექსი (მუხ.67,68). აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ი იცნობს მგზავრის მიერ მისი გადაყვანის ხელშეკრულების შეწყვეტის შესაძლებლობას, რაც უნდა გაცხადდეს ნებისმიერ დროს გადაყვანის დაწყებამდე. ხელშეკრულების გაუქმებით გადამყვან-გადამზიდველი კარგავს შემოსავლის მიღების შესაძლებლობას, მაგრამ რჩება კომპენსაციის მოთხოვნის უფლება. მოცემულ სიტუაციაში შემოსავლის გარეშე რჩება გადამყვან-გადამზიდველი საქართველოს კანონმდებლობითაც, თუმცა საჰაერო კოდექსის თანახმად, თუ მგზავრის მიერ ხელშეკრულება წყდება შეტყობინების ვადის დარღვევით, მას მხოლოდ ბილეთის ღირებულების ნაწილი დაუბრუნდება, ხოლო თანხის დარჩენილი ნაწილი – ერთი მიმართულებით გადაყვანის ღირებულების არაუმეტეს 25%-სა, განიხილება მოსაკრებლად და მგზავრს არ დაუბრუნდება.



### 12.1.10. ბილეთის დაკარგვა

პრაქტიკაში შესაძლებელია მგზავრის მიერ ბილეთის დაკარგვა. მოცემულ სიტუაციაში, გადაყვანის ხელშეკრულება რეალურად დადებულია და სრულდება კიდევ მხარეთა მიერ, თუმცა დაკარგულია აღნიშნული ფაქტის დამადასტურებელი საბუთი. ამდენად, საინტერესოა მისი სამართლებრივი შედეგი. მგზავრის მიერ სამგზავრო ბილეთის დაკარგვის შემთხვევაში კანონმდებლობა შეიძლება იმპერატიულად ითვალისწინებდეს მისი აღდგენისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების დაუშვებლობის წესს. მაგ., რფ-ის საჰაერო ხაზებზე გადაყვანა-გადაზიდვის წესების <sup>156</sup> 3.1.1 პუნქტის თანახმად, თუ დამტკიცდება ბილეთის დაკარგვის ფაქტი, მგზავრი თავისუფლდება ჯარიმის გადახდისაგან, მაგრამ გზის შემდგომი გაგრძელებისათვის იძენს ახალ ბილეთს, აღნიშნული მიუთითებს გადაწყვეთ-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის ახალი ხელშეკრულების დადებაზე. მართალია, მოცემული ნორმა არ აკონკრეტებს, იგი ეხება ქალაქის თუ ელექტრონულ ბილეთს (ამობეჭდილს), მაგრამ უნდა ვივარაუდოთ, რომ ეხება ქალაქის ბილეთს, ვინაიდან ელექტრონული ბილეთის შემთხვევაში ბილეთის მონაცემები არ იკარგება, ინახება ელექტრონულ ქსელში. ამდენად, შიში იმისა, რომ სხვა სხვის ნაცვლად შეიძლება ბილეთით სარგებლობას, თავისთავად გამორიცხულია. დოქტრინაში დასმულია კითხვა, მიიჩნევა თუ არა ახალი ხელშეკრულების დადება სამართლებრივად სწორ ქცევად? ვ. ეგიაზაროვი <sup>157</sup> ახალი ხელშეკრულების დადებას არ ამართლებს და მიუთითებს, რომ თუ მგზავრს გააჩნია განსაზღვრული ადგილი და შეუძლია დაამტკიცოს მართლზომიერება, მაშინ არ შეიძლება აეკრძალოს არ ისარგებლოს თავისი გადაყვანის უფლებით. ავტორი იქვე უთითებს, რომ თვით ფასიანი ქალაქის წარმომდგენზე დაკარგვა არ გამორიცხავს მესაკუთრის უფლების დადგენის შესაძლებლობას. სწორედ იმის გამო, თუ მგზავრი წარმოადგენს მტკიცებულებებს გადაყვანის ხელშეკრულების დადების თაობაზე, კონკრეტულ შემადგენლობაში განსაზღვრული გადასაყვანი ადგილის არსებობით, გადამზიდველს აღარ რჩება საკმარისი საფუძველი მგზავრს მოსთხოვოს ახალი ხელშეკრულების დადება. ავტორი საუბრობს იმ შემთხვევაზე, როდესაც ბილეთდაკარგული მგზავრი სხვა საშუალებით დაამტკიცებს მისი გადაყვანის ხელშეკრულების არსებობას. ეს შესაძლოა მოხდეს, თუ იგი წარმოადგენს საბარგო ზედნადებს (ქვითარს), რომლითაც დადასტურდება ბარგის მეპატრონის (მგზავრის) ვინაობა და საჰაერო რეისის მონაცემები. ასეთი შემთხვევის რეგულირებას საქართველოს კანონმდებლობა სამწუხაროდ არ ითვალისწინებს. უკეთესი იქნება, თუ კანონმდებლობა გაითვალისწინებს

<sup>156</sup> Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Приказ Минтранса России от 28.06.07 № 82, Зарегистрирован в Минюсте России от 27.09.07 № 10186), ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.favt.ru/dec/2007/>>.

<sup>157</sup> ივ. Егузаров В., Транспортное право, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

ასეთ შემთხვევაში (ბილეთის დაკარგვისას) პირის (მგზავრის) ინტერესების დაცვის სამართლებრივ მექანიზმს.

## 1.2.2. ბარგის გადატანის ხელშეკრულება (საბარგო ქვითარი)

მგზავრს უფლება აქვს გადამყვან-გადამზიდველს ხელშეკრულებით შეუთანხმდეს მისი გადაყვანის პარალელურად ბარგის გადატანის არსებით პირობებზე. საქართველოს კანონმდებლობა მგზავრის გადაყვანის საკითხთან ერთად, მისგან გაუმიჯნავად იცნობს და არეგულირებს ბარგის გადატანის სამართლებრივ ურთიერთობასაც. მგზავრის გადაყვანასთან ერთად ბარგის შესაძლო გადატანის საკითხის რეგულირებას ვხვდებით სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობაში, ასევე, ვარშავისა და მონრეალის კონვენციებში. თუმცა რეგულირება ამ ნაწილშიც ურთიერთგანსხვავებულია.

### 1.2.2.1. ბარგის განმარტება და კლასიფიკაცია

სამართლის ნორმებსა თუ დოქტრინაში ბარგის განსხვავებული დეფინიციები არსებობს. ბარგის, როგორც ტერმინის განმარტებას საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს. ენციკლოპედიური განმარტების მიხედვით,<sup>158</sup> ბარგი არის ნივთები, სხვადასხვა მატერიალური ფასეულობები, რომლებსაც მგზავრი გზავნის პირადი საყოფაცხოვრებო მიზნით და ამისთვის იხდის ცალკე გადასახადს. განმარტებას ვერ დავეთანხმები, რადგან იმავე ხასიათის ბარგი ნორმატიულობის გათვალისწინებით შესაძლებელია გადაზიდულ იქნეს უსასყიდლოდაც. აღნიშნულთან შედარებით, მარტივ განსაზღვრებას იძლევა უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსი<sup>159</sup> – ბარგი არის მგზავრის პირადი ნივთები, რომლებიც გადაიზიდება საჰაერო ხომალდით, გადამზიდველთან შეთანხმებით. ვერც უზბეკ კანონმდებელს დავეთანხმები, ვინაიდან, ბარგის ქვემოთ წარმოდგენილი კლასიფიკაცია ნათლად მიუთითებს, რომ ბარგი შეიძლება იყოს არა მხოლოდ მგზავრის პირადი ნივთები.

ისევე, როგორც ტვირთის და მგზავრის, დასაშვებია ბარგის ცალკეული ნიშნით კლასიფიკაცია. ბარგი შესაძლოა განვიხილოთ როგორც ხელბარგი, რომელიც ყოველთვის თან ახლავს მგზავრს სამგზავრო სალონში და სხვა ბარგი, რომელიც გადატანილ იქნება იმავე საჰაერო ხომალდით, მაგრამ არა სამგზავრო სალონით. მას მგზავრი აბარებს გადამყვან-გადამზიდველს და გადატანილ იქნება ამ უკანასკნელის პასუხისმგებლობის ქვეშ (checked baggage). ხელბარგის შემთხვევაში, მგზავრს

<sup>158</sup> Большой юридический энциклопедический словарь, Автор и составитель *Барихин А.*, Москва, 2006, стр. 428.

<sup>159</sup> Воздушный кодекс Республики Узбекистан, Закон РУз № 863-ХII от 07.05.1993 г. Введен в действие в соответствии с Постановлением Верховного Совета РУз от 07.05.1993 г. № 864-ХII, **ხელმისაწვდომია საიტზე** < <http://www.kodeks.uz/anonsvozkod> > .

გადაეცემა სპეციალური ბირკა მინაწერით „ხელბარგი“ (hand baggage/luggage).<sup>160</sup> კლასიფიკაცია დასაშვებია სასყიდლიანობიდან გამომდინარე, რაც ამავედროულად დაკავშირებულია მის ნორმატიულობასთან. სასყიდლიანობა დამოკიდებულია ცალკეული გადაყვან-გადაზიდველის მიერ შეთავაზებულ პირობაზე – გარკვეული ბარგი შესაძლოა გადატანილ იქნეს სასყიდლით ან უსასყიდლოდ.<sup>161</sup> ნორმატიულობაზე დამოკიდებული კლასიფიკაცია გულისხმობს ნორმატიულ და ზენორმატიულ ბარგს. ბარგის წონა და ზომა დამოკიდებულია მგზავრობის მიზანზე, ხანგრძლივობასა და მოთხოვნილებაზე. მაგ., რფ-ში ბარგის რაოდენობა პირველი კლასისათვის განისაზღვრება 30 კგ-ით, ხოლო დანარჩენი კლასისათვის 20 კგ-ით. ამავედროულად, ბარგის რაოდენობა შესაძლებელია შეიზღუდოს საჰაერო ხომალდის მოცულობისა და გადაყვანის მომსახურების კლასის მიხედვით. მაგ., ტურისტს, მისი მოგზაურობის ხასიათიდან და მიზნიდან გამომდინარე, დიდი ოდენობის ბარგი არ ექნება, მაგრამ ემიგრანტს ან დიპლომატს, რომლებიც ხანგრძლივ საცხოვრებლად მიემგზავრებიან სხვა ტერიტორიულ ერთეულში, ადვილად შესაძლებელია ჰქონდეს დიდი ოდენობის და/ან გაბარიტების ბარგი, რომელიც შესაძლებელია სულაც არ იქნეს გადატანილი სამგზავრო ხომალდით, რომლითაც ემიგრანტი ან დიპლომატი მგზავრობს, არამედ გადატანილ იქნეს სხვა რეისით და გამორიცხული არ არის, გადატანა განხორციელდეს არა სამგზავრო, არამედ სატვირთო თვითმფრინავით. ასეთ შემთხვევაში, გადაზიდული ნივთები განხილული უნდა იქნეს არა როგორც ბარგი, არამედ როგორც ტვირთი.

ბარგის საერთაშორისო გადატანის ერთგვაროვანი სამართლებრივი წესრიგი არ არსებობს, რადგან ეროვნული კანონმდებლობებით დადგენილი თავისებურებები გავლენას ახდენენ გადაზიდვის პროცესზე და ქმნიან სამართლებრივ პრობლემებს. საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვისას, ტექნიკური ხასიათის პრობლემების გარდა, მოქმედებს საბაჟო შეზღუდვებიც. რფ-ის ეროვნული კანონმდებლობით, ბარგი, რომლის გადატანაც მგზავრს საბაჟო გადასახადის გადაუხდელოდ შეუძლია გადაიტანოს – duty free baggage, განისაზღვრება საგნობრივი და რაოდენობრივი მაჩვენებლებით. ტრანზიტული რეისის შემთხვევაში ბარგი ექვემდებარება შენახვას სპეციალურ საკნებში.<sup>162</sup> ერთი მთავარი დეტალი, რაზედაც გადაყვანა-გადაზიდვისას უნდა იქნეს გათვალისწინებული, ბარგი უნდა იყოს სამოქალაქო ბრუნვაში დაშვებული საგანი ან საგნები. დაუშვებელია სამოქალაქო ბრუნვიდან ამოღებული საგნ(ებ)ის გადატანა სპეციალური სამართლებრივი რეგულირების გარეშე.

<sup>160</sup> ტერმინოლოგიურად, აშშ-ში მოიხსენიება baggage, ხოლო ინგლისურ ენაში – ტერმინით luggage, <[http://revolution.allbest.ru/transport/00025774\\_0.html](http://revolution.allbest.ru/transport/00025774_0.html)>.

<sup>161</sup> ბარგი, რომელიც შესაძლებელია საფასურის გადაუხდელოდ იქნეს გადატანილი, საერთაშორისო ურთიერთობებში მოიხსენიება ტერმინით – allowance of free baggage.

<sup>162</sup> საერთაშორისო ურთიერთობებში სპეციალური საკანი მოიხსენიება როგორც baggage-room, ხოლო ინგლისში – luggage-office. **ob.** <[www.revolution.allbest.ru/transport/00025774\\_0.html](http://www.revolution.allbest.ru/transport/00025774_0.html)>.

ამდენად, შესაძლოა ბარგის ერთიანი იურიდიული განმარტება ჩამოყალიბდეს შემდეგნაირად: ბარგი არის სამოქალაქო ბრუნვაში დაშვებული, სხვადასხვა მატერიალური ფასეულობის მქონე მოძრავი ნივთი (ნივთები), რაც გადაიტანება საჭაერო ხომალდით მგზავრთან ერთად სამგზავრო სალონში ან მის გარეშე, სასყიდლით ან უსასყიდლოდ. აქედან გამომდინარე, ხელბარგი განიმარტება, როგორც მგზავრის პირადი ნივთები, რომლებიც თავისი წონით, მოცულობითა და რაოდენობით გართულების გარეშე შეიძლება განთავსდეს საჭაერო ხომალდის სალონში. ხელბარგის გადატანა უსასყიდლოდ ხორციელდება, ხოლო ხელშეკრულება მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებისგან დამოუკიდებლად არ ფორმდება.<sup>163</sup>

### 1.2.2.2. ბარგის გადატანის ხელშეკრულების პირობები (საბარგო ქვითრის რეკვიზიტები)

საქართველოს საჭაერო კოდექსის 63-ე მუხლის განმარტების თანახმად, თუ მგზავრი ჩააბარებს ბარგს, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია იღებს, გადაიტანოს იგი დანიშნულების ადგილამდე და გადასცეს საამისოდ უფლებამოსილ პირს. თავის მხრივ, მგზავრი ვალდებულია იღებს გადაყვანისათვის დადგენილ საფასურთან ერთად, გადაიხადოს ბარგის გადაზიდვის საფასურიც. მოცემულ შემთხვევაში, ბარგის გადატანის ხელშეკრულების დასტურად გაიცემა დადგენილი წესის საბარგო ზედნადები/ქვითარი, რომელიც №160 ბრძანების მიხედვით, შესაძლებელია არსებობდეს ბილეთისაგან განცალკევებული დოკუმენტის სახით ან პირიქით, ბილეთის შემადგენლობაში შედიოდეს. იმ შემთხვევაში, თუ საბარგო ქვითარი შემუშავებულია ცალკე საბუთის სახით, ბილეთში გასათვალისწინებელ, ზ/აღნიშნული ანალოგიური მონაცემების გარდა, უნდა შეიცავდეს ბარგის ოდენობასა და წონაზე მითითებას. საბარგო ქვითარი ივსება მინიმუმ ორ ეგზემპლიარად – მგზავრისათვის და გადამყვან-გადამზიდველისათვის. „საქართველოს ავიახაზების“ ბილეთი შედგება ორი ნაწილისაგან – სამგზავრო ბილეთისა და საბარგო ქვითრისაგან, სადაც მითითებულია, რომ რეგისტრირებული ბარგი უნდა გადაეცეს საჭდის წარმომდგენს.<sup>164</sup> ამ შემთხვევაში, სახეზეა მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადატანის ერთიანი დოკუმენტი, რომელიც გადატანილი ბარგის მის მიღებაზე უფლებამოსილი პირისათვის გადაცემას ითვალისწინებს. რფ სკ-ის 786-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, ბარგის გადატანის ხელშეკრულება დასტურდება საბარგო ქვითრით. ასევე, დასტურდება მგზავრის მიერ გადამყვან-გადამზიდველისათვის ბარგის გადასაზიდად ჩაბარება. იგი ივსება მინიმუმ ორ ეგზემპლიარად – მგზავრისათვის და გადამყვან-გადამზიდველისათვის. საბარგო ქვითრის საფუძველზე, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელი ხდება ბარგის დაზიანების, ნაწილობრივ ან

<sup>163</sup> Комментарии к гражданскому кодексу РФ, часть вторая - под редакцией *Абовой Т.* и *Кабалкина А.*, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://vuzlib.net/beta3/html/1/11260/11634/>>.

<sup>164</sup> **იხ.** დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

სრულად დაკარგვის შემთხვევაში. ასევეა მითითებული სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 856-ე მუხლის მე-2 ნაწილშიც. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 842-ე მუხლის მე-2 ნაწილიდან გამომდინარე, კოდექსი ბარგის გადაზიდვის ხელშეკრულების დასტურად, რაიმე კონკრეტულ დოკუმენტზე არ საუბრობს. ვარშავის კონვენცია მე-4 მუხლში საბარგო ქვითარს მიიჩნევს, როგორც გადაყვანის მიერ მგზავრზე გასაცემად სავალდებულო დოკუმენტს, რომელიც ორ ეგზემპლიარად დგება და შეიცავს – გაცემის დღესა და ადგილს; გაგზავნისა და დანიშნულების პუნქტებს; გადაყვან(ებ)ის დასახელებასა და მისამართს; სამგზავრო ბილეთის ნომერს; ბარგის წონასა და რაოდენობას; მითითებას, რომ ბარგის გაცემა მოხდება ქვითრის წარმომდგენზე; გადატანის საფასურს; მითითებას იმის შესახებ, რომ პასუხისმგებლობის საკითხი რეგულირდება მოცემული კონვენციით. მონრეალის კონვენცია გადაყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს, ბარგის ყოველ რეგისტრირებულ ადგილზე მგზავრს წარუდგინოს საბარგო იდენტიფიკაციური საჭდე (მუხ.3.4).

განსხვავებით მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებისაგან, ბარგის გადატანა რეალური სახელშეკრულებო ურთიერთობაა. მისი წარმოშობა ბარგის რეგისტრაციის მომენტს უკავშირდება. იგივე მოსაზრება აქვს ე. ბორდუნოვს.<sup>165</sup> ნებისმიერი ბარგი, გარდა ხელბარგისა, ექვემდებარება რეგისტრაციას. რფ-ის კანონმდებლობით, ბილეთის რეგისტრაციისას, იმ შემთხვევაში, თუ მგზავრს გადასაზიდი აქვს ბარგიც, გადამზიდველი მას აძლევს საიდენტიფიკაციო ქვითარს ყოველ რეგისტრირებულ ბარგზე, რაც მოცემულ ურთიერთობაში სავსებით საკმარისია იმისათვის, რომ დადგინდეს კონკრეტული მგზავრის კონკრეტულ ბარგზე საკუთრების უფლება. ამდენად, გადაყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებელი ხდება მხოლოდ დადგენილი წესით რეგისტრირებული ბარგის „შესაბამის“ გადაზიდვაზე. აღნიშნულს იმპერატიულად ითვალისწინებს ვარშავისა და მონრეალის კონვენციებიც.

ხელშეკრულების მნიშვნელოვანი ნაწილია ბარგის გატარება. იგი, საერთაშორისო უნიფიცირებული და შიდასახელმწიფოებრივი ნორმებიდან გამომდინარე, გადაყვან-გადამზიდველმა შეიძლება ასე განსაზღვროს: – ბარგის უფასოდ გატარება, რაც პირდაპირ კავშირშია ბარგის წონასთან, ვინაიდან კონკრეტულმა გადაყვან-გადამზიდველმა შესაძლოა თავად განსაზღვროს უფასოდ გადასატანი ბარგის ოდენობა და სახეობა ან თავად სახელმწიფოს მიერ იყოს განსაზღვრული სამართლებრივი ნორმით; ზენორმატიული ბარგის გატარება გულისხმობს დაშვებული ნორმის ფარგლებში, უფასოდ გადასატანი ბარგის გადაჭარბებულ ოდენობას; იმ საგნების გატარება, რომელთა გადატანაც არ ექვემდებარება ბარგის გადატანის წესს; უარი ბარგის გადატანაზე; რეგისტრირებული და არარეგისტრირებული ბარგის დათვალიერება (შემოწმება); – რეგისტრირებული ბარგის მიწოდება; – დაკარგული ბარგის ძებნა, პოვნა და მგზავრისთვის დაბრუნება.

საქართველოს სკ-ი არაფერს ამბობს ბარგის გადატანის შესახებ. არც სხვა სამართლებრივ აქტზე მითითებას იცნობს, რაც ამ კოდექსის მნიშვნელოვან ნაკლად უნდა ჩაითვალოს, რადგან როგორც წესი,

<sup>165</sup> იხ. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 182.

გადაყვანისას მგზავრს ახლავს ხელბარგი ან სხვა ბარგი (აღბათ, პრაქტიკაში იშვიათი შემთხვევა იქნება, როცა მგზავრი გადაიყვანება ყოველგვარი ბარგის გარეშე), რომლის გადატანაც აუცილებლად უნდა დაექვემდებაროს კონკრეტულ სამართლებრივ წესრიგს. ვინაიდან, საკითხის საკანონმდებლო რეგულირება არ გვაქვს, გადამყვან-გადამზიდველი თავად ხდება ბარგის გადატანის ნორმების სრულად განმსაზღვრელი, თუმცა, „საქართველოს ავიახაზების“ მაგალითზე, სისრულეზე საუბარი გადამეტებული იქნება, რადგან ბილეთში ხაზგასმულია მხოლოდ რეგისტრირებული ბარგის საჭდის წარმომდგენზე გადაცემის ვალდებულებისა და ბარგის დაზიანების ან დაკარგვისას პრეტენზიის წარდგენის შესახებ.<sup>166</sup> უმჯობესი იქნება, მონრეალის კონვენციასთან შესაბამისობაში, საქართველოს სკ-ით გათვალისწინებულ იქნას ბარგის გადატანის მომწესრიგებელი ზოგადპრინციპული ნორმები, რაც ხელს შეუწყობს არა მხოლოდ საჰაერო, არამედ სხვა სახის სატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა რეგულირებას.

## 2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია

საქართველოს სკ-ის 677-ე მუხლი დასათაურებულია როგორც გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია.<sup>167</sup> მუხლი ორი ნაწილისგან შედგება. 1-ლი ნაწილის მიხედვით – საპირისპიროს დამტკიცებამდე ზედნადები (კონოსამენტი ან გადაზიდვებში მიღებული სხვა ფორმები) არის მტკიცებულება იმისა, რომ დადებულია გადაზიდვის ხელშეკრულება, განსაზღვრულია მისი შინაარსი და გადამზიდველს მიღებული აქვს ტვირთი. როგორც ლ. ანდრეევა<sup>168</sup> მიუთითებს, ცნობილია ხელშეკრულების სამმხრივი მნიშვნელობა – ორმხრივობა (მრავალმხრივობა); – დოკუმენტურობა, რაც მოიცავს განსაზღვრულ პუნქტებს და სამართალურთიერთობა, რომლის შინაარსი შედგება მხარეთა უფლებებისაგან და მოვალეობებისაგან. ანალოგიურად, ვარშავის კონვენცია მე-11 მუხლში აცხადებს, რომ საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე, გადაზიდვის დოკუმენტი წარმოადგენს ტვირთის მიღების, გადაზიდვის პირობებისა და ხელშეკრულების დადების მტკიცებულებას, ხოლო მონრეალის კონვენციით, ავიასატრანსპორტო ზედნადები და სატვირთო ქვითარი საპირისპიროს დამტკიცებამდე განიხილება ხელშეკრულების დადების, ტვირთის მიღების და მათში აღნიშნული პირობების დამადასტურებლად. მოცემულ ნორმებში იდენტურად ხაზგასმულია ზედნადებით მტკიცებადი სამი

<sup>166</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

<sup>167</sup> პრეზუმფცია ლათინური სიტყვაა (praesumptio) და ნიშნავს ვარაუდზე დამყარებულ მოსაზრებას, რაიმე ფაქტის აღიარებას სარწმუნოდ, ვიდრე არ დამტკიცდება მისი მცდარობა. **მითითებულია საიტზე:**

<http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=list&d=3&p=2&w1=%E1%83%9E&w2=%E1%83%A0>.

<sup>168</sup> იხ. *Андреева Л.*, Существенные условия договора: споры, продиктованные теорией и практикой, Хозяйство и право, 2000, №12, стр. 89-96.

გარემოება: – ხელშეკრულების დადება; ხელშეკრულების შინაარსის განსაზღვრა; გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღება.

საქართველოს სკ-ის 319-ე მუხლის 1-ლ ნაწილში აღიარებულია კერძო სამართლის სუბიექტების მიერ კანონის ფარგლებში ხელშეკრულების თავისუფლად დადებისა და მისი შინაარსის განსაზღვრის პრინციპი. ყოველი სუბიექტი თავისი ნების შესაბამისად წყვეტს: დადოს ან არ დადოს ხელშეკრულება. აირჩიოს, ვისთან დადოს ხელშეკრულება, თავისუფლად განსაზღვროს ხელშეკრულების შინაარსი. ამასთან, არ დაარღვიოს კანონის მოთხოვნები.<sup>169</sup> ამდენად, ნების ავტონომიაზე გავლენას ახდენენ იმპერატიული (შემზღუდველი) ნორმები. „სინამდვილეში, მხარეთა თავისუფლება არასოდეს ყოფილა სრული“.<sup>170</sup> რამდენადაც საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლი იმპერატიულად განსაზღვრავს, რომ გადაზიდვის ხელშეკრულება ფორმდება ზედნადებით ან სხვა დოკუმენტით, იმდენად მისი გაფორმებით მტკიცდება გადამყვან-გადამზიდველსა და ტვირთის გამგზავნს (ტვირთის მიმღებს) შორის სამართლებრივი ურთიერთობის არსებობა და ხელშეკრულების კანონშესაბამისად დადება. საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლი განსაზღვრავს ზედნადების სავალდებულო და შესაძლო რეკვიზიტებს, ხოლო 676-ე მუხლი – გადამზიდველის ვალდებულებებს ტვირთის მიღებისას. ის გარემოება, რომ ამავე კოდექსის 673-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, ზედნადების ერთი პირი რჩება გადამზიდველთან, დოქტრინაში აღიარებული მიდგომით ადასტურებს სწორედ გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებას ანუ უკვე მოქმედებს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია, რაც გამორიცხავს პრეზუმფციის თობაზე ცალკე მუხლის საჭიროებას.

აზრი იმის შესახებ, რომ დავის შემთხვევაში ზედნადები შეიძენს მტკიცებულების ძალას, უდავოა და გამომდინარეობს მთელი რიგი სამართლებრივი ნორმებიდან, მათ შორის, საქართველოს სკ-ის 698-ე-მე-700 მუხლებიდან. შესაძლებელია საპირისპირო მდგომარეობის მტკიცებაც ანუ მიუხედავად ზედნადების არსებობისა, გადაზიდვის ხელშეკრულება არ დადებულა.<sup>171</sup> ასეთ შემთხვევაში, მხარეთა შორის დავა გადაწყდება სასამართლოს განსჯადობით.

რაც შეეხება 677-ე მუხლის მე-2 ნაწილს, მასში ნათქვამია, რომ თუ ზედნადებში არ არის აღნიშნული გადაზიდვის პირობები, საპირისპიროს დამტკიცებამდე ივარაუდება, რომ გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებისას ტვირთი და მისი შეფუთვა გარეგნულად კარგ მდგომარეობაში იყო და რომ ტვირთის ცალობრივი რაოდენობა, მისი აღნიშვნები და ნომრები ემთხვევა ზედნადებში ჩაწერილ მონაცემებს. ვფიქრობ, მოცემული მუხლის ამ ნაწილის შინაარსი ისედაც გათვალისწინებულია კანონმდებლობაში, რამდენადაც საქართველოს სკ-ი განსაზღვრავს ზედნადების შედგენისას მისათითებელ მის სავალდებულო რეკვიზიტებს ანუ სავალდებულოდ

<sup>169</sup> იხ. *Пятин С.*, Гражданское и торговое право зарубежных стран, Москва, 2009г., стр. 53.

<sup>170</sup> იხ. *Саватье Р.*, Теория обязательств. Перевод с французского и вступительная статья *Халфиной Р.*, Москва, 1972, стр. 180.

<sup>171</sup> *ტ. ზაშხაძე*, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1 გვ. 333.

გასათვალისწინებელ გადაზიდვის პირობებს, მათ შორის, ტვირთის რაოდენობის, შეფუთვის, აღნიშვნებისა და ნომრების შესახებ, რომელთა შემადგენლობა ვთვლი, რომ მონრეალის კონვენციასთან მისადაგებით უნდა გამარტივდეს.

## თავი IV – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები

ყოველი განხილული ხელშეკრულება კონკრეტულ მხარეთა შორის იდება. ზოგადად, ასეთ ურთიერთობათა საფუძველზე წარმოშობილ ვალდებულებათა მატარებელ სუბიექტებად მოიაზრებიან გადამყვან-გადამზიდველი, მგზავრი, გამგზავნი/მიმღები. ძირითადად, ამავე ტერმინოლოგიით მოიხსენიებიან ისინი მეცნიერებაში, სამართლებრივ ნორმებში და პრაქტიკაში იმ სხვაობით, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ზოგჯერ, უკვე დამკვიდრებულ პრაქტიკაშიც კი მოხსენიებულია როგორც „გადამზიდველი“, თუმცა ნაგულისხმევია გადამყვან-გადამზიდველი. თითოეულ მათგანს გააჩნია საერთაშორისო უნიფიცირებული ნორმებით, შიდასახელმწიფოებრივი ნორმებითა და სახელშეკრულებო პირობებიდან გამომდინარე უფლებები და მოვალეობები, შესაბამისად, ისინი მოიაზრებიან პასუხისმგებლობის პოტენციურ სუბიექტებადაც.

განსხვავებით რფ სკ-გან, საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლი (ცნება) არ ასახელებს ხელშეკრულების მეორე მხარეს, რომელთანაც ხდება გადაყვანის ან გადაზიდვის საზღაურზე შეთანხმება, რაც იმას უნდა ნიშნავდეს, რომ იმის მიხედვით, თუ რა არის კონკრეტული სამართლებრივი ურთიერთობის ობიექტი (საგანი), მეორე მხარე შეიძლება იყოს მგზავრი ან ტვირთის გამგზავნი. რფ სკ-ის მსგავსად, მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 980-ე მუხლის 1-ლი ნაწილი გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობას იცნობს, როგორც ორ მხარეს – გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს ან ტვირთის გამგზავნს შორის წარმოშობილ სასყიდლიან (პრაქტიკაში, გამონაკლისის სახით, შესაძლოა იყოს უსასყიდლოც) ურთიერთობას. საქართველოს საჰაერო კოდექსის 63-ე მუხლი ცალსახად მოიხსენიებს როგორც გამგზავნს, ისე, მგზავრს, როგორც ამ ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილეს და ხელშეკრულების მხარეს. ამდენად, იკვეთება მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების ორმხრივობა, რასაც ყველა შემთხვევაში ვერ ვიტყვით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მიმართ. აღნიშნულის თაობაზე საუბარია შემდგომ პარაგრაფში.



# 1. მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების მხარეები, მათი უფლება-მოვალეობები

## 1.1. მგზავრი

მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების ერთ-ერთი აუცილებელი მონაწილე მხარეა მგზავრი, რამეთუ ხელშეკრულების გაფორმება მის ინტერესებს ემსახურება. შესაბამისად, ხელშეკრულების არსებით პირობებზეც ის უნდა შეუთანხმდეს ხელშეკრულების მეორე მხარეს – გადამყვან-გადამზიდველს. საქართველოს სკ-ი, საჰაერო კოდექსი და №160 ბრძანება მგზავრის სამართლებრივ სტატუსს არ განსაზღვრავენ, არც როგორც ტერმინს განმარტავენ, რაც კანონმდებლობის ხარვეზად უნდა ჩაითვალოს. მეცნიერებასა და პრაქტიკაში აღიარებულია, რომ მგზავრი ყოველთვის ფიზიკური პირია,<sup>172</sup> რომელიც მხოლოდ გარკვეული პროცესუალური ნორმების დაცვის შემდეგ იძენს მგზავრის სამართლებრივ სტატუსს და ამ მომენტიდან ხდება კონკრეტული სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილე და შესაბამისი სამართლებრივი შედეგების გამომწვევი უფლება-მოვალეობების მატარებელი სუბიექტი. ამდენად, ჩვეულებრივ ფიზიკურ პირსა და მგზავრს შორის არის სამართლებრივი განსხვავებები, რის გამოც მნიშვნელოვანია კანონმდებლობაში მგზავრის სამართლებრივი დეფინიციის გათვალისწინება. არც მონრეალის კონვენცია იცნობს „მგზავრის“, როგორც ტერმინის განმარტებას. იგი საუბრობს საზღაურის სანაცვლოდ ხალხის გადაყვანის შესახებ. აღიარებული შეხედულებით და ზოგიერთი ქვეყნის (მაგ: რფ-ია) კანონმდებლობაში გათვალისწინებული სამართლის ნორმით, მგზავრად ითვლება ყველა ის ფიზიკური პირი, რომელიც გადაიყვანება საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებით, არ არის მოცემული სატრანსპორტო საშუალების ეკიპაჟის წევრი და გააჩნია სამგზავრო ბილეთი ანუ დადებული აქვს გადაყვანის ხელშეკრულება. მცირეოდენი სხვაობით, უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის 94-ე მუხლის თანახმად, მგზავრი არის პირი, რომელიც გადაიყვანება ან გადაყვანილ უნდა იქნეს საჰაერო ხომალდით გადაყვანის ხელშეკრულების შესაბამისად. განმარტებაში საუბარი არ არის მგზავრის (არა)ქმედუნარიანობის შესახებ.

ეკიპაჟის წევრი მგზავრად ვერ განიხილება, რადგან ეკიპაჟი განიმარტება, თვითმფრინავის მომსახურე პერსონალის სახით. იგი არის საჰაერო ხომალდის ტექნიკური უზრუნველყოფის ჯგუფის შემადგენლობაში, რომელიც საჰაერო ხომალდის მოძრაობისას შეიძლება იმყოფებოდეს ბორტზე, მაგრამ ყოფნა დაკავშირებული არ იყოს საზღაურის გადახდასთან. საქართველოს საჰაერო კოდექსში საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟი განმარტებულია, როგორც პირნი, რომელთაც საფრენოსნო დავალების შესრულებისას საჰაერო ხომალდის მართვა და მომსახურების განსაზღვრული მოვალეობები აკისრიათ. ამდენად, მის მიერ ბილეთის შექმნა არ ხდება.

<sup>172</sup> Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации, Автор комментариев и составитель **Борисов А.**, 2-е издание, Москва, 2002, стр. 736.

გამგზავნის მხარისაგან განსხვავებით, მგზავრს უფლებამოსილი პირი ვერ ეყოლება, რამეთუ ბილეთი სახელობითი დოკუმენტია, ამიტომ უშუალოდ მასში მითითებული სახელისა და გვარის ადამიანი გადაიყვანება. რფ-ის საჰაერო ხაზებზე გადაყვანა-გადაზიდვის წესების 55-ე პუნქტის თანახმად, ბილეთის გამოყენება იმის მიერ, ვინც ბილეთში მითითებული არ არის, არ დაიშვება. წინააღმდეგ შემთხვევაში, გადაყვან-გადაზიდველი წარმომდგენს ჩამოართმევს ბილეთს, რომელსაც ბილეთის ღირებულებას არ უბრუნებს და სათანადო მიზეზების მითითებით ადგენს აქტს.

პირისთვის მგზავრის სტატუსის მისანიჭებლად აუცილებელი პირობაა ბილეთის შექენა, რაც სხვადასხვა ქვეყანაში შეიძლება ურთიერთგანსხვავებული (მაგრამ არა პრინციპულად განსხვავებული) წესით ხორციელდებოდეს. იქ, სადაც დასაშვებია უფასოდ გადაყვანა, შესაძლებელია მგზავრად იწოდებოდეს საზღაურის გადახდის გარეშე გადასაყვანი პირიც. საქართველოს კანონმდებლობა გადაყვანის ხელშეკრულებას იცნობს, როგორც სასყიდლიანს. ამდენად, ასეთი პირი მგზავრად შეფასებული ვერ იქნება. პრაქტიკაში გამორიცხული არ არის ადგილი ჰქონდეს პირის უსასყიდლოდ გადაყვანას. მაშინ ისმის კითხვა, გადაყვანის მთელ პერიოდში, რა სამართლებრივი სტატუსი გააჩნია ასეთ ფიზიკურ პირს? დადგება თუ არა მასთან დაკავშირებით იგივე სამართლებრივი შედეგი მაგალითად, ჯანმრთელობის დაზიანების შემთხვევაში, როგორც იმავე შემთხვევაში საზღაურგადახდილი მგზავრის მიმართ? გამოსავალი შეიძლება იყოს, საქართველოს კანონმდებლობაში პირის უსასყიდლო გადაყვანისა და მისი სამართლებრივი რეგულირების ცალკე მექანიზმის გათვალისწინება ან მონრეალის კონვენციიდან გამომდინარე, საკანონმდებლო ცვლილება მგზავრის გადაყვანის სასყიდლიანობის ნაწილში, რაც თავისთავად ხსნის პრობლემას, რადგან დასახელებული კონვენცია ვრცელდება ასეთ სამართლებრივ ურთიერთობებზეც. კონვენციის 1-ლი მუხლის 1-ლ პუნქტში არსებობს შემდეგი ჩანაწერი – „იგი აგრეთვე ავიასატრანსპორტო საწარმოს მიერ საჰაერო ხომალდით განხორციელებული უფასო გადაყვანა-გადაზიდვების მიმართ გამოიყენება“. სხვაგან, უფასო გადაყვანა-გადაზიდვები ხაზგასმული არ არის, რაც უნდა ნიშნავდეს იმას, რომ კონვენციის დანარჩენი დებულებები თანაბრად ვრცელდება როგორც საზღაურით, ისე მის გარეშე განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვებზე.

ყოველივე ზ/აღნიშნულიდან გამომდინარე, მგზავრის გადაყვანის სამართლებრივ ბუნებასა და კლასიფიკაციაზე დაყრდნობით, მგზავრის განმარტება შესაძლოა შემდეგნაირად ჩამოყალიბდეს – მგზავრი არის ნებისმიერი ადამიანი, რომელიც კანონით დადგენილი წესების დაცვით საჰაერო ხომალდზე ადგილის მიკუთვნებით გადაყვანილი იქნება სამგზავრო დოკუმენტში მოცემული პირობების შესაბამისად. ამ განმარტების მიხედვით, მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობა შესაძლოა განხილული იქნას როგორც სასყიდლიან, ისე უსასყიდლო ხელშეკრულებად, ხოლო სასყიდლიანობის შემთხვევაში, ადამიანის მგზავრად მიჩნევისათვის, საკმარისი არ არის მხოლოდ ხელშეკრულების დადება (ბილეთის შექენა). ამ ეტაპზე იგი ჯერ კიდევ განიხილება შეთანხმებული პირობებით მგზავრობის მსურველად, ხოლო მას შემდეგ, რაც ხელშეკრულების პირობების დაცვით

გამოცხადდება აეროპორტში, გაივლის რეგისტრაციას და საჰაერო სომალდზე ადგილს დაიკავებს, შეიძლება ვთქვათ, რომ იგი მგზავრია და მის მიმართ გადაყვანა-გადაზიდველს სრულად წარმოეშვა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული უფლება-მოვალეობები.

მგზავრი ცალკეულ შემთხვევაში შესაძლოა იყოს განსხვავებული უფლებაუნარიანობისა და ქმედუნარიანობის მატარებელი, რის მიხედვითაც შესაძლებელია მათი კლასიფიკაცია. შედეგად, ცალკეული კატეგორიის მიმართ შესაძლოა მოქმედებდეს გადაყვანის განსხვავებული (შეღავათიანი) რეჟიმი. მგზავრის სტატუსის მქონე პირები შეიძლება დავეოთ შემდეგნაირად:

– სრული ქმედუნარიანობის მქონე ფიზიკური პირი, ყოველგვარი ცენზის გარეშე. ასეთი მგზავრი ექვემდებარება მგზავრის გადაყვანისათვის ამა თუ იმ ავიაკომპანიის – გადაყვანა-გადაზიდველის მიერ, მოქმედი შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო ნორმებიდან გამომდინარე დადგენილი ჩვეულებრივი რეჟიმით გადაყვანას.

– ბავშვი, რომლის განმარტებისათვის ვეყრდნობით ბავშვის უფლებათა გაეროს კონვენციას.<sup>173</sup> კონვენციის 1-ლი მუხლის თანახმად, ბავშვად ითვლება 18 წლამდე ასაკის ყოველი ადამიანი, თუ ცალკეული სახელმწიფო სრულწლოვანების განსხვავებულ ასაკს არ ადგენს. საქართველოს კანონმდებლობა ამ საკითხში შეესაბამება ბავშვის უფლებათა კონვენციას. ისრაელის ავიაკომპანია „არკია“,<sup>174</sup> რომელიც მსოფლიოს მრავალ ქვეყანაში, მათ შორის საქართველოში წარმატებულად ახორციელებს ფრენებს, ითვალისწინებს ბავშვის გადაყვანის შეღავათიან რეჟიმს. კერძოდ, ორ წლამდე ბავშვები გადაყავს უფასოდ, დასაჯდომი ადგილის მიუცემლად. იგი გადაყვანილ უნდა იქნეს თანმხლები ადამიანის მუხლებზე მჯდომი. ყოველივე მიუთითებს ავიაკომპანიის ფრთხილ დამოკიდებულებაზე გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი რეგულირებისადმი. ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის მე-700 მუხლის თანახმად, საკანონმდებლო ჩარჩოებში, მგზავრი უფლებამოსილია თავისთან ერთად გადაიყვანოს ბავშვ(ებ)ი უფასოდ ან შეღავათით. ასევე, დადგენილი ნორმის ფარგლებში გადაიტანოს ხელბარგი და ჩააბაროს ბარგი გადასაზიდად დადგენილი ტარიფის მიხედვით.

– ფეხმძიმე ქალი. პირის ასეთად შეფასება ხდება შესაბამისი სამედიცინო შემოწმების შედეგად გაცემული საბუთით; ზ/დასახელებული ისრაელის ავიაკომპანია მეტად ფრთხილია ფეხმძიმე ქალების გადაყვანისას. ეს გასაგებიცაა, გამომდინარე ამ მდგომარეობაში მყოფი ქალისა და საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისათვის მახასიათებელი სპეციფიკიდან. კომპანია ფეხმძიმე ქალს (მგზავრს) ავალდებულებს მისი მდგომარეობის შესახებ აეროპორტშივე განაცხადოს და შეავსოს სპეციალური ბლანკი. ამავედროულად, მან კომპანიას უნდა წარუდგინოს მკურნალი ექიმის ცნობა

<sup>173</sup> ბავშვის უფლებათა გაეროს კონვენცია, საქართველოში ძალაშია 1994 წლის 21 აპრილიდან, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.parliament.ge/files/1359\\_21958\\_322964\\_bavSvisuflebaTakovnenia.pdf](http://www.parliament.ge/files/1359_21958_322964_bavSvisuflebaTakovnenia.pdf)>.

<sup>174</sup> Пассажиры с ограниченными возможностями, (компания аркия), **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu\\_id=6](http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu_id=6)>.

ჯანმრთელობის მდგომარეობის შესახებ, სადაც დაფიქსირებული იქნება ფეხმძიმობის პერიოდი. მიუხედავად კომპანიის ამ დონეზე ინფორმირებისა, იგი პასუხისმგებლობას იხსნის გადაყვანის პერიოდში ფეხმძიმე მგზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობაზე.

– ასაკოვანი (მოხუცი). აღნიშნულში დარწმუნება შესაძლებელია კონკრეტული ადამიანის სახელზე გაცემული პირადობის დამადასტურებელი საბუთებით (პირადობის მოწმობა, პასპორტი და სხვა).

– ინვალიდი. პირის ასეთად შეფასება ხდება შესაბამისი სამედიცინო შემოწმების შედეგად გაცემული საბუთით, საიდანაც შესაძლოა გამოირკვეს ამ პირის შეზღუდულქმედუნარიანობა ან ქმედუნარობა. იგივე, ისრაელის ავიაკომპანია „არკია“ შეზღუდული ქმედუნარიანობის მქონე მგზავრად მიიჩნევს ადამიანს, რომლის ფიზიკური მდგომარეობა მოითხოვს გადაყვანის პროცესში სპეციალურ მომსახურებას მისი კომფორტულად და უსაფრთხოდ გადაყვანის მიზნით. ასეთ მგზავრს კომპანია ურჩევს, ბილეთის დაჯავშნისას განაცხადოს, თვითმფრინავში ჩასხდომისა და გადმოსხდომის დროისათვის, სპეციალური მომსახურების საჭიროების თაობაზე. საპასუხოდ, კომპანია მზად არის, გადაიყვანოს იგი კომპანიის ან თავად მისი კუთვნილი სპეციალური სავარძლით, რეგისტრაციის ადგილიდან დაჯდომის ადგილამდე და თვითმფრინავიდან დანიშნულების პუნქტის მიმდებარებაში დარბაზამდე. ავიაკომპანიისათვის შეზღუდულქმედუნარიანად მიიჩნევა მგზავრი ფიზიკური უნარის გათვალისწინებით ანუ შეძლებს თუ არა ის ავიაკომპანიის დახმარების გარეშე გადაადგილებას გადაყვანის მთელი დროის მანძილზე. შეზღუდულქმედუნარიანობა ამ შემთხვევაში შეიძლება შეფასდეს მგზავრის არამხოლოდ ჯანმრთელობის, არამედ ასაკობრივი ცვლილებებით. შეზღუდული შესაძლებლობის მქონე პირი განისაზღვრა სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანებით დამტკიცებული წესით<sup>175</sup> შემდეგნაირად: – პირი, რომლის გადაადგილების შესაძლებლობა სატრანსპორტო საშუალებების გამოყენებისას შეზღუდულია ფიზიკური ან გონებრივი ნაკლის, ასაკობრივი ცვლილებებით ან სხვა მიზეზით და რომლის მდგომარეობა მოითხოვს განსაკუთრებულ ყურადღებას და განსაკუთრებულ ზომებს იმ მომსახურებით სარგებლობის დროს, რომელიც განკუთვნილია მგზავრობისათვის. ქართული ავიაკომპანია „საქართველოს ავიასაზღვრები“, <sup>176</sup> ასეთ მგზავრებს უფლებას აძლევს გადაიტანონ უფასო ნორმატიული ბარგი, ხოლო თავად გადაყვანილ იქნან ინვალიდის ეტლით, რომელიც წინასწარ იქნება დარეგისტრირებული. სიბრძნეში გამოსატული შეზღუდული ქმედუნარიანობის მქონე მგზავრს თან ახლავს (უნდა ახლდეს) გამცილებელი. იგი შესაძლოა იყოს ადამიანი, რომელიც ჩვეულებრივ დაექვემდებარება გადაყვანის რეჟიმს ან გაწვრთნილი ძაღლი, რომელიც გადაყვანილ იქნება ბრმა მგზავრთან ერთად, უფასოდ,

<sup>175</sup> სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 17 ივლისის №122 ბრძანება “საპაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის, ფრენის გაუქმების ან ხანგრძლივი დაგვიანების შემთხვევაში მგზავრებისათვის კომპენსაციის გაცემისა და დახმარების აღმოჩენის წესის დამტკიცების შესახებ”. **გამოქვეყნებულია:** ვებ-გვერდი 20.07.12. სარეგისტრაციო კოდი 310050000.54.066.016030.

<sup>176</sup> **იხ.** ბარგის გადაზიდვის წესები (ავიაკომპანია საქართველოს ავიასაზღვრები), **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.airzena.com/index.php?m=5&servid=57>>.

სპეციალური პირბადით, რათა საფრთხე არ შეუქმნას საჰაერო ხომალდის სალონში მყოფ სხვა ადამიანებს. საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობა ზ/აღნიშნული საკითხის რეგულირებას არ ითვალისწინებს, თუმცა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის დახმარების აღმოჩენის წესის<sup>177</sup> მიხედვით ოპერატორი ვალდებულია აეროპორტის ტერმინალის ფარგლებში გამოყოს შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირების მიმღები პუნქტები, სადაც ისინი გააკეთებენ მგზავრობის შესახებ განცხადებას და მოითხოვენ დახმარებას. აღმოჩენილი დახმარება უნდა იყოს ინდივიდუალური და პირის საჭიროების შესაბამისი, რაც დამატებითი საფასურის გარეშე უნდა განხორციელდეს. ზემოაღნიშნული რეგულირების წესი დადებითად უნდა შეფასდეს მომხმარებელთა უფლებების დაცვის თვალსაზრისით.

## 12. მგზავრის უფლება-მოვალეობები

გადაყვანის ხელშეკრულების დადების შემდეგ, მგზავრს გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ წარმოეშობა უფლება-მოვალეობები. ზოგიერთი ქვეყნის სამოქალაქო ან საჰაერო კოდექსები ზოგადად მაინც უთითებენ მგზავრის უფლებათა ჩამონათვალს და აცხადებენ, რომ საკითხის გარკვეულწილად რეგულირება ხდება სახელმწიფოს მიერ შემუშავებული სპეციალური წესებით და გადამყვან-გადამზიდველის მიერ დადგენილი წესით. საქართველოს კანონმდებლობა კი, არც ზოგადი და არც სპეციალური ნორმით არ ადგენს მგზავრის უფლებებს, თუმცა, ხელბარგისა და ბარგის გადატანის, ასევე ბავშვის გადაყვანის უფლება მგზავრს რეალურად გააჩნია, რაც რეგულირებულია უშუალოდ გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის დადებული ხელშეკრულებით. შემუშავებული პოლიტიკის ფარგლებში გადამყვან-გადამზიდველი მგზავრთა გადაყვანის ურთიერთგანსხვავებულ წესებსა და მომსახურების პირობებს აწესებს, რაც კიდევ ერთი მაგალითია კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე ავიაკომპანიათა (გადამყვან-გადამზიდველთა) თავისუფალი განვითარების სამართლებრივი ხელშეწყობისა, თუმცა აუცილებლობად მიმაჩნია, მგზავრის უფლებამოსილებების ზოგადი ფარგლების საკანონმდებლო დონეზე დადგენა, რომელთა გათვალისწინება და დაცვა ყოველი გადამყვან-გადამზიდველისათვის სავალდებულო იქნება, ხოლო აღნიშნული უფლებამოსილებების გარდა დამატებითი უფლებამოსილებების დადგენა გადავიდეს გადამყვან-გადამზიდველთა კომპეტენციაში.

საქართველოს კანონმდებლობისაგან განსხვავებით, უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის 710-ე მუხლი ტიპურად განმარტავს მგზავრის

<sup>177</sup> სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 იანვრის №16 ბრძანება“ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის დახმარების აღმოჩენის წესის” დამტკიცების შესახებ. გამოქვეყნებულია: ვებ-გვერდი 31.01.2013. სარეგისტრაციო კოდი 310050000 54.066.016039.

გადაყვანის ხელშეკრულებას და ზოგადად მგზავრის უფლებებს. იქვე უთითებს, რომ აღნიშნული ხელშეკრულების დადება დასტურდება ბილეთით (ბარგის გადატანისას საბარგო ქვითრით). მოცემული ნორმა არ საუბრობს ბილეთის სახისა და ფორმის შესახებ ანუ დასაშვებია თუ არა ბილეთის ელექტრონული ვერსიის გამოყენება. ანალოგიურად, იმავე ქვეყნის საჰაერო კოდექსი 102-ე მუხლში ითვალისწინებს მგზავრის გადაყვანის პირობებისა და შეღავათების ზოგად დებულებებს. მგზავრი უფლებამოსილია უფასოდ გადაიტანოს დაშვებული ოდენობის ბარგი და ხელბარგი. ბავშვის ასაკის გათვალისწინებით, თავისთან ერთად გადაიყვანოს ბავშვი უფასოდ ან შეღავათიანი პირობით. უზრუნველყოფილი იყოს სასტუმროთი, გადაყვანის პროცესში შესვენების ან გადამყვან-გადამზიდველის ბრალით გამოწვეული დაყოვნების შემთხვევაში. გადამყვან-გადამზიდველს ევალება უზრუნველყოს მგზავრის გადაყვანის წესებით დადგენილი ორგანიზაცია.

მგზავრის უფლებებსა და მათი რეალიზაციის კონკრეტიზებულ რეგულირებას იცნობს რფ-ის კანონმდებლობა. მაგ., რფ სკ-ის 786-ე მუხლში ნათქვამია, რომ მგზავრს უფლება აქვს თავისთან ერთად უფასოდ ან შეთავაზებით გადაიყვანოს ბავშვი, დადგენილი ნორმის ფარგლებში გადაიტანოს ხელბარგი, გადასახიდად ჩააბაროს ბარგი დადგენილი ტარიფის მიხედვით გადახდის სანაცვლოდ. სპეციალური სატრანსპორტო კანონმდებლობა მგზავრს უფლებას აძლევს ავადმყოფობის საფუძველზე მოითხოვოს ბილეთის მოქმედების ვადის გახანგრძლივება. რფ საჰაერო კოდექსის 106-ე მუხლში კი გადამყვან-გადამზიდველი დავალდებულია ორგანიზება გაუწიოს მგზავრის გადაყვანის პროცესს და მიაწოდოს სრული ინფორმაცია მთლიანი პროცესის შესახებ, აქვე აღიარებს მგზავრის უფლებას ისარგებლოს კანონმდებლობით და გადამყვან-გადამზიდველის მიერ დადგენილი შეღავათებით, რაც შეიძლება იყოს თუნდაც ლიმიტირებული (არანაკლებ 10 კგ. ერთი მგზავრისათვის) ბარგის უფასოდ გადატანა. შეღავათიანი პირობებით გადაიყვანოს ბავშვი. უფასოდ ისარგებლოს დასვენების, დედისა და ბავშვის ოთახით და სხვა. დანარჩენ უფლებებთან ერთად, მგზავრს როგორც კრედიტორს, საკუთარ უფლებათა და ინტერესთა დაცვის მიზნით უფლება აქვს გადამყვან-გადამზიდველს მოსთხოვოს ხელშეკრულების შესრულება ანუ გადაიყვანოს იგი დანიშნულების ადგილზე შეთანხმებული პირობების შესაბამისად. მგზავრს მოსთხოვნის უფლება წარმოეშობა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ხელშეკრულების დარღვევის საფუძველზე. მოსთხოვნის პარალელურად, მგზავრს შესრულებული უნდა ჰქონდეს შესაბამისად ნაკისრი ვალდებულებები. მაგ., იმ შემთხვევაში, როცა გადამყვან-გადამზიდველი არ ასრულებს მგზავრის გადაყვანის ვალდებულებას, მგზავრს უფლება აქვს გადამყვან-გადამზიდველს მოსთხოვოს დანიშნულების ადგილზე გადაყვანა, როცა გავლილი აქვს საბაჟო, სანიტარული, საპასპორტო და სხვა რიგი ფორმალობები.<sup>178</sup> ვ. ბორდუნოვი<sup>179</sup> ასეთ უფლებებს სამ ეტაპად ჰყოფს.

<sup>178</sup> სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენციასთან დაკავშირებით მიღებული იქაოს 1997 წლის რეკომენდაციებით ხელშეკრულ სახელმწიფოს, უფლება აქვს საჰაერო ხომალდით მის ტერიტორიაზე ჩამოსულ პირს მოსთხოვოს მხოლოდ მოქმედი პასპორტი

მიიჩნევს, რომ დაყოფა უნდა მოხდეს გადაყვანის მთლიანი პროცესის შემდეგი დანაწევრებით – მგზავრის საჰაერო ხომალდზე ასვლამდე (ჩაჯდომამდე), ფრენის პერიოდში, ფრენის (გადაყვანის) დასრულების შემდგომ. უფლებათა დაყოფის საკითხში პირადი მოსაზრება ემთხვევა ავტორისეულს.

კანონმდებლობით აღიარებულია მგზავრის უფლება, უარი თქვას უკვე დადებული გადაყვანის ხელშეკრულების შესრულებაზე ანუ მარტივად რომ ვთქვათ, გამგზავრება გადაიფიქროს ან მგზავრობის პროცესი შეწყვიტოს. ასეთ შემთხვევაში, ხელშეკრულება ცალმხრივად ირღვევა, ცხადია, მგზავრის მიერ, რასაც შედეგად მისი შეწყვეტა მოსდევს. ხელშეკრულების ამ სახით დარღვევა გადამყვან-გადამზიდველს წარმოუშობს მგზავრისათვის ბილეთის საფასურის დაბრუნების ვალდებულებას „არშემდგარი გადაყვანის“ მოტივით. ბაზარზე მოქმედ გადამყვან-გადამზიდველთა უმრავლესობა იყენებს დაკავების მექანიზმს, რაც იმას ნიშნავს, რომ გადამყვან-გადამზიდველი მგზავრს უბრუნებს ბილეთის შესაძენად არა სრულად გადახდილ თანხას, არამედ მის ნაწილს. საყურადღებოა, რომ საქართველოს სკ-ი არც აღნიშნულ საკითხს აწესრიგებს. მისი ნორმები ხომ ძირითადად ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობათა მოწესრიგებისკენაა მიმართული. როგორც ზემოთ ვთქვით, მხოლოდ, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 68-ე მუხლშია განსაზღვრული მგზავრის ეს უფლება. თუმცა, მას ავალდებულებს ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ სათანადო წესებით დადგენილ ვადაში აცნობოს გადამყვან-გადამზიდველს. საპასუხოდ, იგი დაიბრუნებს ბილეთის შესაძენად გადახდილ თანხას. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც მის მიერ შეტყობინება დაგვიანებით მოხდება, ბილეთის შესაძენად გადახდილი თანხიდან მოხდება დაკავება. დაკავებული თანხა განიხილება მოსაკრებლად, რაც არ უნდა აღემატებოდეს ერთი მიმართულებით გადაყვანისათვის 25%-ს. საკითხი ანალოგიურად წყდება რფ საჰაერო კოდექსის 108-ე მუხლით იმ განსხვავებით, რომ აქ კანონმდებელი მგზავრს ავალდებულებს საჰაერო ხომალდის გაფრენამდე არაუგვიანეს 24 საათისა, თუ გადამყვან-გადამზიდველი არ აღგენს უფრო შეღავათიან დროს, გადამყვან-გადამზიდველს შეატყობინოს ხელშეკრულების ცალმხრივად შეწყვეტის შესახებ, რა დროსაც ბილეთის საფასურის დაბრუნებისას დაქვითვა არ მოხდება, ხოლო მითითებული ვადის დარღვევისას, რუსი კანონმდებელი ისევე მიუთითებს არა უმეტეს 25%-ზე. ავტორი<sup>180</sup> ამბობს, რომ დაკავების მექანიზმის გამოყენება ხდება არა როგორც გადამყვან-გადამზიდველისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მიზნით, არამედ, როგორც წინასწარ აღიარებული ჯარიმის გადახდევინება, ხელშეკრულების შესრულებაზე ცალმხრივი უარის გამო. ავტორისეულ მოსაზრებას ვერ დავეთანხმები. ამ საკითხში ქართველი

პირადობის დადასტურების მიზნით და არა სხვა დოკუმენტი. **იხ.** Международные стандарты и рекомендуемая практика, Упрощение формальностей, Приложение 9 к конвенции о международной гражданской авиации, издание десятое, ICAO, 1997г., стр. 11.

<sup>179</sup> **იხ.** Бордюнов В., Международное воздушное право, Москва, 2007, стр. 188.

<sup>180</sup> **იხ.** Коммерческое право, часть 2, Под редакцией Попондопуло В. и Яковлевой В., Москва, 2002, стр. 306.

კანონმდებლის მიდგომა – განხილულ იქნას მოსაკრებლად, უფრო მეტად სამართლიანად მიმანია. მგზავრის მიერ გადაყვანის ხელშეკრულების ცალმხრივად შეწყვეტისას, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ყველა შემთხვევაში ხდება ბილეთის გადახდილი საფასურიდან გარკვეული ოდენობის თანხის დაკავება. ამ დროს, შესაძლოა გადამყვან-გადამზიდველს ზიანი არც მიაღვეს, თუკი გამოჩნდება იმავე რეისით მგზავრობის მსურველი სხვა პიროვნება, რომელიც გადაიხდის ბილეთის საფასურს და გაემგზავრება ან თუ რეისზე გამგზავრების მომენტისათვის შეუვსებელი დარჩა ერთზე მეტი ადგილი. დაკავებული თანხის ჯარიმად აღქმა მკაცრი შეფასება იქნებოდა, რადგან ყველა ადამიანს შეიძლება წარმოეშვას მიზეზი და იძულებული გახდეს ცალმხრივად შეწყვიტოს გადაყვანის ხელშეკრულება. მგზავრი ჯარიმის გადახდის „შიშით“ შებოჭილი არ უნდა იყოს. მისი, როგორც მომხმარებლის უფლებები შეიძლებისდაგვარად დაცული უნდა იქნეს. რაც შეეხება მოსაკრებლის სახით თანხის დაკავებას, პროცენტული განაკვეთი შეუსაბამოდ მაღალი არ უნდა იყოს. იგი გონივრულ შესაბამისობაში უნდა იყოს მგზავრის მიერ გაწეულ ხარჯებთან. ხელშეკრულების შეწყვეტას იცნობს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 992-ე მუხლიც, რომლის თანახმად, შეწყვეტა შესაძლებელია ცალმხრივად მგზავრის მიერ, ნებისმიერ დროს, თუ ეს გაფრენას არ შეაფერხებს. ამ შემთხვევაში, მას გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ წარმოეშობა ხელშეკრულების დარღვევის შედეგად გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება. ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძველად იქვე მიჩნეულია გამოვლენილი გარემოება, რომლის შესახებ მგზავრმა არ იცოდა და რომ სცოდნოდა, გახდებოდა ხელშეკრულების დადებაზე უარის თქმის საფუძველიანი მიზეზი. მგზავრი ასევე უფლებამოსილია ხელშეკრულება შეწყვიტოს, თუ განჭვრეტს, რომ შესაძლოა მოხდეს განპირობებული ვადის დარღვევა. ასეთ შემთხვევაში მას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ წარმოეშობა. რფ სკ-ი 795-ე მუხლის მე-2 ნაწილში აღიარებს მგზავრის უფლებას, ცალმხრივად შეწყვიტოს გადაყვანის ხელშეკრულება სატრანსპორტო საშუალების გაგზავნის დაყოვნების გამო, რისთვისაც მას ასევე უჩნდება სამგზავრო თანხის უკან დაბრუნების მოთხოვნის უფლება, რომლის დაკმაყოფილების ვალდებულება იმავდროულად წარმოეშობა გადამყვან-გადამზიდველს. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ი მგზავრს უფლებას ანიჭებს, მგზავრობისას გამოვლენილი ხარვეზების შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობოს გადამყვან-გადამზიდველს, ხოლო ეს უკანასკნელი ვალდებულია გამოასწოროს ისინი, წინააღმდეგ შემთხვევაში, მგზავრს უფლება აქვს: მოითხოვოს მგზავრობის საფასურის შესაბამისი ოდენობით შემცირება, განაცხადოს ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ მომავალში, თუ ხარვეზების გამო გაუარესდა მგზავრის გადაყვანის პირობები. ასეთ შემთხვევაში, მგზავრი უფლებამოსილია შესაძლო, უახლოეს ადგილზე გადმოვიდეს სატრანსპორტო საშუალებიდან, რა დროსაც გადამყვან-გადამზიდველი კარგავს უფლებას მოითხოვოს დარჩენილი გაუვლელი გზის საფასურის გადახდა, ხოლო მგზავრს წარმოეშობა ხელშეკრულების შეწყვეტით გამოწვეული ზიანის კომპენსირების უფლება, თუ ხარვეზი გამოდინარეობდა გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებებიდან. უფრო მეტიც, თუ ხელშეკრულების შეწყვეტის შედეგად მგზავრმა უკვე მიღებული



სატრანსპორტო მომსახურების მიმართაც ინტერესი დაკარგა, მაშინ კოდექსის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველი ამ შემთხვევაშიც დაკარგავს ხელშეკრულების შესრულებულ ნაწილში ანაზღაურების მიღების უფლებას. ხელშეკრულება ანალოგიური პრინციპით შეიძლება შეწყდეს დაუძლეველი ძალით გამოწვეული გადაყვანის პროცესის გაუარესების, გართულების ან დაუცველობისას, რისი თავიდან აცილება შეუძლებელი გახდა გონივრული საშუალებებით და ამავე დროს შეუძლებელი იყო შედეგის წინასწარ გათვლა. მოცემულ სიტუაციაში მგზავრი უფლებამოსილია დატოვოს სატრანსპორტო საშუალება უახლოეს უსაფრთხო ადგილზე ჩამოსვლით ისე, რომ გადამყვან-გადამზიდველს არ გადაუხადოს გაუვლელი გზის საფასური. არც ამ უკანასკნელს აქვს მისი მოთხოვნის უფლება.

საქართველოს სკ-ის ნაკლად უნდა ჩაითვალოს ის, რომ 668-ე მუხლის გარდა, არსად საუბრობს მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობის რეგულირების თაობაზე, არ საზღვრავს მგზავრის არც უფლებებს და არც მოვალეობებს, შესაბამისად, არც პასუხისმგებლობას. რაც შეეხება საქართველოს საჰაერო კოდექსს, აქ საუბარია მგზავრის უფლებაზე, გადაყვანასთან დაკავშირებით სარჩელის წარდგენამდე, ასევე, ბარგის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, გაგზავნის ან დანიშნულების აეროპორტში, გადამყვან-გადამზიდველს განსაზღვრულ ვადაში წარუდგინოს პრეტენზია გარდა იმ შემთხვევებისა, რომლებიც დაკავშირებულია მგზავრის ჯანმრთელობის მოშლასთან ან გარდაცვალებასთან. პრეტენზიის მიღებიდან სამი თვის ვადაში, ხოლო პირდაპირი შერეული წესით გადაზიდვისას ექვსი თვის ვადაში დაუკმაყოფილებლობის შემთხვევაში, მგზავრი უფლებამოსილი ხდება მიმართოს სასამართლოს საერთო სასარჩელო წესით. ამდენად, ვერ ვიტყვით, რომ საქართველოში მგზავრის უფლებები საკანონმდებლო დონეზეა დაცული. არადა, გვაქვს გადაყვანა-გადაზიდვის მომწესრიგებელი საჰაერო კოდექსი, რომელშიც არამხოლოდ განსაზღვრული უნდა იყოს აღნიშნული საკითხი, არამედ სისტემატიზირებულად უნდა იქნეს გადმოცემული. საბაზრო ეკონომიკის პირობებშიც კი, მიზანშეუწონელია სახელმწიფომ საკითხის ან ქვესაკითხის მოწესრიგება მთლიანად კერძო სუბიექტის, ამ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას დაუქვემდებაროს.

რაც შეეხება მგზავრის ვალდებულებებს, ძირითადი ვალდებულება მაინც ხელშეკრულების დადების – ბილეთის შექმნის მომენტში ვლინდება. ეს არის მისი მხრიდან ბილეთის საფასურისა და ბარგის გადაზიდვის შემთხვევაში მათი გადაზიდვის საფასურის გადახდა. აღნიშნული ვალდებულების შეუსრულებლობა მას არ წარმოუშობს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების სამართლებრივ შედეგებს. უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის 715-ე მუხლის თანახმად, საფასური დგინდება მხარეთა შეთანხმებით, თუ თვით კანონმდებლობა სხვას არ ითვალისწინებს. არაერთი ქვეყნის (მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 985-ე მუხლი; ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 697-ე მუხლი) კანონმდებლობა გადამყვან-გადამზიდველს უფლებას აძლევს თავი შეიკავოს ტვირთის ან ბარგის გადაზიდვისაგან, ვიდრე შესაბამისი საფასური არ იქნება გადახდილი. თუმცა, ეს არის გადამყვან-გადამზიდველის უფლება და არა

კანონმდებლობით განსაზღვრული ვალდებულება, რაც კიდევ ერთხელ ნათლად წარმოაჩენს მგზავრისა და გადამყვან-გადამზიდველის ურთიერთობაში ამ უკანასკნელის თავისუფალ ქცევას – მიიღოს გადაწყვეტილება პირის გადაყვანის შესახებ, თუ თავი შეიკავოს, ვიდრე არ შესრულდება საფასურის გადახდის ვალდებულება.

მგზავრს შესაძლოა ჰქონდეს სხვა ვალდებულებებიც. კერძოდ, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ დაწესებული რეჟიმით მგზავრობა – საჰაერო ხომალდში დადგენილი წესებისადმი დამორჩილება (მაგ., პატივი სცეს და დაიცვას სხვა მგზავრის ინტერესები). აეროპორტების ადმინისტრაციების მიერ დადგენილი წესებისადმი დამორჩილება – იმ შემთხვევაში, თუ გადაყვანა-გადაზიდვის დაწყებიდან, საჰაერო ხომალდი დაჯდომის ან მგზავრთა გადასხდომის მიზნით, დაეშვება შუალედურ აეროპორტში, მგზავრს წარმოეშობა გარკვეული ვალდებულებები, მაგ., მგზავრობის გაგრძელების დროსთან დაკავშირებით და ა.შ. ფრენის უშიშროებისა და ბორტზე მყოფ პირთა უსაფრთხო გადაყვანის მიზნით, აეროპორტებში მგზავრის პირად შემოწმებას, ასევე, ხელბარგისა და ბარგის შემოწმების ვალდებულებას აწესებს საქართველოს საჰაერო კოდექსის 98-ე მუხლი. დამატებითი შემოწმება შესაძლებელია ჰაერში მყოფ საჰაერო ხომალდზეც.<sup>181</sup> თუმცა, იმ შემთხვევაში, როცა ადგილი აქვს ძალადობრივ მოქმედებას, დამატებითი შემოწმების შესახებ გადაწყვეტილებას მიიღებს საჰაერო ხომალდის მეთაური. შემოწმებას ახორციელებს საავიაციო უშიშროების სამსახური. მგზავრის მიერ შემოწმებაზე უარი განიხილება გადამყვან-გადამზიდველის მხრიდან ხელშეკრულების შეწყვეტის საფუძველად.<sup>182</sup> მგზავრის მიერ მასზე დაკისრებულ მოვალეობათა შეუსრულებლობა, რფ საჰაერო კოდექსის 107-ე მუხლის თანახმად, ასევე შესაძლოა გახდეს ხელშეკრულების შეწყვეტის მიზეზიც.

საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს მგზავრის ვალდებულებების განმსაზღვრელ სპეციალურ ნორმებს, რაც იმას ნიშნავს, რომ მგზავრის მიერ მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით გამოწვეული ზიანისათვის იგი პასუხს აგებს ზოგად წესებზე დაყრდნობით. ამ საკითხში კონკრეტულია მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი, რომელიც 991-ე მუხლში პირდაპირ მიუთითებს მგზავრის ვალდებულებაზე, აანაზღაუროს მისი ქმედებით ანდა მისი ბარგის ხასიათით ან მდგომარეობით გადამყვან-გადამზიდველისათვის მიყენებული ზიანი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ზიანი წარმოიშვა მგზავრის სათანადო ქცევისაგან დამოუკიდებლად.

<sup>181</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის 98-ე მუხლის მე-5 ნაწილის მიხედვით, ამ შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდი ჰაერში მყოფად ითვლება ჩასხდომა-ჩატვირთვის შემდეგ მისი ყველა გარე კარის დაკეტვიდან, ჩამოსვლა-გადმოტვირთვის მიზნით ერთ-ერთი კარის გაღებამდე.

<sup>182</sup> შეად., მგზავრის ქცევის წესები (ავიაკომპანია საქართველოს ავიახაზები). ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.airzena.com/index.php?m=5&servid=95>>.

### 1.3. გადაყვან-გადამზიდველი

მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების მეორე მხარე გადაყვან-გადამზიდველია. თუ საბჭოთა კავშირის პერიოდში საჰაერო ხომალდები რჩებოდა სახელმწიფოს (სამოქალაქო ავიაციის სამინისტროს სახით, რომლის სტრუქტურულ დანაყოფებსაც ავიასაწარმოები წარმოადგენდნენ) საკუთრებაში, დღეს, საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი/მესაკუთრე შეიძლება იყოს ნებისმიერი, კერძო სამართლის სუბიექტი. თუმცა, თეორიულ-ნორმატიულად დასაშვებია გადაყვან-გადამზიდველი ფიზიკური პირიც იყოს, მაგრამ პრაქტიკაში, ძირითადად იურიდიული პირი გვხვდება ავიაკომპანიების სახით, რომლებიც იმის გათვალისწინებით, კომერციული სამოქალაქო ავიაციის რომელ ბაზარზე მოქმედებენ, შეიძლება იყვნენ ეროვნული ან უცხოური. ვ. ეგიაზაროვის<sup>183</sup> განმარტებით, გადაყვან-გადამზიდველი შეიძლება იყოს კომერციული ორგანიზაცია ან ინდივიდუალური პირი, რომელიც მოქმედი კანონმდებლობის საფუძველზე უფლებამოსილია განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული საქმიანობა. ანალოგიური შინაარსის განმარტებებია საერთაშორისო თუ შიდასახელმწიფოებრივ სამართლის ნორმებში.<sup>184</sup> საქართველოს სკ-ი ხელშეკრულების არც ამ მხარის სამართლებრივ დეფინიციას იცნობს, ხოლო საქართველოს საჰაერო კოდექსის 1-ლ მუხლში მოცემული განმარტების თანახმად, საჰაერო გადაყვან-გადამზიდველი არის საავიაციო საწარმო-საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტი, რომელსაც თავის გამგებლობაში საკუთრების უფლებით, იჯარით ან კანონით გათვალისწინებულ სხვა საფუძველზე აქვს საჰაერო ხომალდი და რომელიც ფრენას ახორციელებს ექსპლუატანტის სერტიფიკატში მითითებული პირობების შესაბამისად. მოცემულ სამართლის ნორმაში ხაზგასმულია გადაყვან-გადამზიდველის ქმედუნარიანობის შესახებ, რაც განსაზღვრული დოზით იზღუდება საქმიანობის განხორციელებისათვის საჭირო, შესაბამისი ნებართვის მიღების პირობით.<sup>185</sup> ეროვნული ავიაკომპანია<sup>186</sup> „საქართველოს ავიასაზღვების“ სამგზავრო ბილეთის სახელშეკრულებო პირობებში გადამზიდავი განმარტებულია, როგორც ყველა ავიაგადამზიდავი, რომელსაც გადაჰყავს ან ივალდებულებს მგზავრის გადაყვანას და მისი

<sup>183</sup> **იხ. Егиазаров В.**, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>> .

<sup>184</sup> ავიაკომპანია, როგორც გადაყვან-გადამზიდველი „სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციის 96-ე მუხლში განმარტებულია, როგორც ნებისმიერი ავიასატრანსპორტო საწარმო, რომელიც ახორციელებს რეგულარულ საერთაშორისო ავიაგადაზიდვებს ან სთავაზობს ამ სფეროში თავის მომსახურებას (საქართველოს პარლამენტის მიერ რატიფიცირებულია 1993 წლის 7 დეკემბრის დადგენილებით).

<sup>185</sup> **იხ. Грешников И.**, Субъекты гражданского права: Юридическое лицо в праве и законодательстве, (Теория и практика гражданского права и гражданского процесса) Санкт-Петербург, 2002г., стр. 163.

<sup>186</sup> საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიხედვით, საქართველოში ეროვნულად ითვლება ის საჰაერო ხომალდი, რომელიც რეგისტრირებულია საქართველოს საჰაერო ხომალდების შესაბამის ეროვნულ რეესტრში. უცხო სახელმწიფოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდზე არსებული საბუთები მოქმედებს საქართველოს ტერიტორიაზე, თუ იგი შეესაბამება საერთაშორისო ორგანიზაციის მიერ დადგენილ ნორმებს.

ბარგის გადატანას, ან ყველა სხვა სახის მომსახურებას, რომელიც ხელშეკრულების თანახმად, დაკავშირებულია ამ გადაზიდვასთან.<sup>187</sup> ავიაკომპანია, ისეთ გადამზიდავს, რომელიც ბილეთს სხვა გადამზიდავის საჰაერო ხაზებზე გადაზიდვისათვის გამოწერს, განიხილავს ამ უკანასკნელის აგენტად, რაც სწორია, ვინაიდან ამ შემთხვევაში ერთი გადამზიდავი მოქმედებს მეორის სახელით. რფ საჰაერო კოდექსის მე-100 მუხლის თანახმად, გადამზიდველი არის ე.წ. ექსპლუატანტი, რომელსაც აქვს მგზავრის, ბარგის, ტვირთისა და ფოსტის საჰაერო გადაზიდვის ლიცენზია საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე. ექსპლუატანტი შეიძლება იყოს ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელსაც საჰაერო ხომალდი აქვს საკუთრების უფლებით, იჯარით (ლიზინგით) ან სხვა სამართლებრივი საფუძველით, იყენებს მას საჰაერო ფრენებისათვის და აქვს ექსპლუატანტის შესაბამისი სერტიფიკატი. ექსპლუატანტად მიჩნევისათვის საჭიროა სამი ნიშნის არსებობა – საჰაერო ხომალდის კუთვნილება სანიმით (საკუთრება) ან ვალდებულებითი (ლიზინგი) უფლების საფუძველზე, ექსპლუატანტი უნდა წარმოადგენდეს იურიდიულ ან თუნდაც ფიზიკურ პირს, საჰაერო ხომალდი გამოიყენებოდეს ფრენებისათვის – გადაყვანისათვის ან/და გადაზიდვისათვის ლიცენზიის (სერტიფიკატი) საფუძველზე. უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველი არის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების შესრულებაზე ლიცენზიის მქონე ექსპლუატანტი, რომელსაც ევალება უზრუნველყოს მგზავრის გადაყვანის წესებით დადგენილი ორგანიზაცია. იატა-ს მიერ მიღებული, მგზავრის გადაყვანისა და ბარგის გადატანის საერთაშორისო წესების მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველად მიიჩნევა ყველა ავიაგადამყვან-გადამზიდველი, რომელსაც გადაჰყავს მგზავრი და გადააქვს ბარგი ანდა ვალდებულია განახორციელოს აღნიშნული ნამდვილი ხელშეკრულების შესაბამისად ან ახორციელებენ ნებისმიერ სხვა მომსახურებას მოცემულ ავიაგადამყვან-გადაზიდვასთან დაკავშირებით.

იატა-ს იმავე დოკუმენტით განსაზღვრულია შემთხვევა, როცა ერთმა გადამყვან-გადამზიდველმა შესაძლოა გაყიდოს ბილეთი სხვა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განსახორციელებელ ავიახაზზე და ბილეთის გამყიდველ გადამყვან-გადამზიდველს უწოდებს აგენტს. არცერთ აგენტს უფლება არ აქვს შეცვალოს ან გააუქმოს ნამდვილი ხელშეკრულების პირობები. საქართველოს კანონმდებლობა აგენტის განმარტებას არ იცნობს, თუმცა, პრაქტიკაში მსგავსი შემთხვევა გამორიცხული არ არის, რაც რეგულირდება ურთიერთდაკავშირებულ გადამყვან-გადამზიდველებს შორის დადებული ხელშეკრულებით. უკრაინის საჰაერო კოდექსის 59-ე მუხლში ცალ-ცალკეა განმარტებული ზოგადად გადამყვან-გადამზიდველი და უცხოური გადამყვან-გადამზიდველი. გადამყვან-გადამზიდველად მიიჩნევენ ნებისმიერ ფიზიკურ და იურიდიულ პირს, რომელსაც გააჩნია საავიაციო ტექნიკის ექსპლუატაციის უფლება და ახორციელებს გადაყვანა-გადაზიდვებს. უცხოურ გადამყვან-გადამზიდველად უკრაინის კანონმდებლობა აღიარებს შესაბამისი ქვეყნის მიერ გაცემული

<sup>187</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

დოკუმენტებით დადასტურებულ ექსპლუატანტის უფლებას, რომელიც მიესადაგება საერთაშორისო ნორმებს, რომელთა მონაწილეც არის ეს ქვეყანა.

#### 14. გადაყვან-გადამზიდველის უფლება-მოვალეობები

გადაყვან-გადამზიდველს გააჩნია შიდასახელმწიფოებრივი ან საერთაშორისო ნორმებიდან, ასევე, მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლება-მოვალეობები. საქართველოს კანონმდებლობა ითვალისწინებს გადაყვან-გადამზიდველის უფლებას ცალმხრივად შეწყვიტოს გადაყვანის ხელშეკრულება. შეწყვეტის საფუძველი შესაძლებელია იყოს ფრენის უსაფრთხოების უზრუნველყოფა; აფრენის, დაფრენის ან გადაფრენის სახელმწიფო საკანონმდებლო აქტების მოთხოვნათა დარღვევის თავიდან აცილება; მგზავრის მიერ გადაყვანის წესებისადმი ისეთი დაუმორჩილებლობა, რომელიც ეწინააღმდეგება ფრენის უსაფრთხოებას.

მგზავრის გადაყვანის საჯაროდ შემთავაზებელი გადაყვან-გადამზიდველი, უარის თქმის საფუძველის არარსებობისას, ვალდებულია რა დადოს მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულება, მისი მთავარი ნაკისრი ვალდებულება გამომდინარეობს კანონმდებლობიდან და აისახება ხელშეკრულებაში. ეს არის – დანიშნულების ადგილზე მგზავრის გადაყვანის ვალდებულება. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 846-ე მუხლი სპეციალური ნორმაა, რომელიც გადაყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს მგზავრის გადაყვანა განახორციელოს მასთან დადებული ხელშეკრულების, მგზავრთა დაცვის უზრუნველყოფი მითითებებისა და სამგზავრო სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის წესების შესაბამისად. ასეთ სპეციალურ ნორმას საქართველოს სკ-ი არ ითვალისწინებს, რაც ვფიქრობ, არ წარმოადგენს არსებითი ხასიათის სამართლებრივ პრობლემას, ვინაიდან მგზავრის გადაყვანა ხელშეკრულებით მოწესრიგებული ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობაა, რომლის ჯეროვანი შესრულება ისედაც ევალება მხარეებს, მაგრამ კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტით გადაყვან-გადამზიდვის დეტალური რეგულირების შემთხვევაში, ამ წესის მითითება საჭიროდ უნდა იქნეს მიჩნეული. გარდა ამისა, საქართველოს სკ-გან განსხვავებით, მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი 987-ე მუხლში განსაზღვრავს, თუ რა პერიოდს მოიცავს მგზავრის გადაყვანის პროცესი. იგი მოიცავს მგზავრის ჩასხდომის, უშუალოდ მისი გადაყვანის და გადმოსხდომის ოპერაციებს. ყოველი ოპერაცია მან უსაფრთხოდ უნდა განახორციელოს. უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის 113-ე მუხლის მიხედვით, მგზავრის საჰაერო გადაყვანა მოიცავს პერიოდს საჰაერო ხომალდზე ჩასაჯდომად აეროპორტის პერონზე მგზავრის შესვლის მომენტიდან იმ მომენტამდე, როცა მგზავრი დატოვებს პერონს გადაყვან-გადამზიდველის უფლებამოსილი პირის მეთვალყურეობის ქვეშ.

## 2. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები და მათი უფლება-მოვალეობები

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება ასევე კონკრეტულ მხარეთა შორის იდება. გამოთქმულ მოსაზრებათა სიმრავლის მიუხედავად, შეიძლება ითქვას, რომ საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის – ხელშეკრულების მხარეები არიან გამგზავნი და გადამყვან-გადამზიდველი, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა გამგზავნი და მიმღები ერთი და იგივე პირი არ არის, რა დროსაც, ხელშეკრულება შესაძლოა დაიდოს მიმღების, როგორც მესამე პირის სასარგებლოდ.<sup>188</sup>

### 2.1. გამგზავნი (მიმღები)

ტვირთის გამგზავნი მოიაზრება სახელშეკრულებო საფუძველზე წარმოშობილ ვალდებულებათა მატარებელ და პასუხისმგებლობის პოტენციურ სუბიექტად. ზოგიერთ შემთხვევაში, ასეთად შესაძლოა განიხილებოდეს ტვირთის მიმღებიც, ვინაიდან გამგზავნი იმავდროულად შეიძლება იყოს მიმღებიც, მიუხედავად იმისა, რომ სამართლებრივი სტატუსი დღემდე სამეცნიერო დისკუსიის საგნად რჩება.

საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლში (ცნება) მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსის ერთიანობაში და არასრულფასოვნად გადმოცემის ფონზე, არ სახელდება ხელშეკრულების მხარე, რომელთანაც გადაყვანის ან გადაზიდვის საზღაურზე შეთანხმება ხდება. კონკრეტული სამართლებრივი ურთიერთობის ობიექტად ტვირთის არსებობის გათვალისწინებით, იგი შეიძლება იყოს ტვირთის გამგზავნი (მიმღები). საქართველოს სკ-ი გამგზავნს აღიარებს, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების უშუალო მონაწილეს – მხარეს, რომელსაც გააჩნია ამავე კოდექსის 676.3-ე, 678-ე, 679-ე, 680-ე და სხვა მუხლებით გათვალისწინებული უფლება-მოვალეობები, ასევე, პასუხისმგებლობა. გამგზავნის სტატუსით შეიძლება სარგებლობდეს როგორც ფიზიკური, ისე იურიდიული პირი. თეორიასა და პრაქტიკაში გამგზავნი მოაზრებულია გასაგზავნი ტვირთის მესაკუთრედ ან თავად მესაკუთრისაგან ტვირთის გაგზავნაზე უფლებამოსილ პირად. გამორიცხული არ არის, ასეთი უფლებამოსილებით ექსპედიტორული ორგანიზაცია სარგებლობდეს. ამ შემთხვევაში, გამოიყენება საქართველოს სკ-ის მე-15 თავის ნორმები (მუს. 730-743).<sup>189</sup> 730-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით, ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი, შემკვეთის მხრიდან

<sup>188</sup> შ. გაბიჩვაძე, „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები“, თბილისი, უკრაინული „მართლმსაჯულება“, 2010წ., №1, გვ. 91.

<sup>189</sup> ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის შესახებ **იხ.** საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №3კ/855-01 08.06.2001წ.).

პროვიზიის გადახდის სანაცვლოდ. იმავე მუხლმა აღიარა დავალების წესების გავრცელება აღნიშნულ ურთიერთობებზე. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 852-ე მუხლი არის გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მარეგულირებელ ნორმათა შორის, რომელიც ექსპედიტორს განმარტავს, როგორც პირს, რომელიც მესამე პირების (გადამყვან-გადამზიდველი) მეშვეობით უზრუნველყოფს ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაციას პირველადი პუნქტიდან დანიშნულების ადგილზე თავისი სახელით, მაგრამ გამგზავნის ხარჯით და ურთიერთობაში სარგებლობს გამგზავნის უფლებებით. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა გადაზიდვა სრულად ან ნაწილობრივ უშუალოდ ექსპედიტორის მიერ ხორციელდება, სარგებლობს გადამყვან-გადამზიდველის უფლება-მოვალეობებით. დასახელებული კოდექსი ექსპედიტორს ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტად მოიაზრებს, განსაზღვრავს გამგზავნთან მის უფლება-მოვალეობებს და პასუხისმგებლობას. ამდენად, გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობა, მიუხედავად იმისა, რომ გარკვეულ საკითხებში საქართველოს კანონმდებლობით შეიძლება დაკავშირებული იყოს საქსპედიციო მომსახურების ურთიერთობასთან, შინაარსიდან გამომდინარე, მისგან მაინც მკვეთრად განსხვავებული სამართლებრივი ურთიერთობაა და მისი განხილვა-გაანალიზება მოცემული კვლევის მიზანს არ ემსახურება.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** საქმე შეეხებოდა კომპიუტერული მოწყობილობების საჰაერო გზით გადაზიდვას სინგაპურიდან ინგლისამდე (შემდგომში ირანში გადასაზიდად). აღნიშნული გაიყიდა „ორ ტვირთად“ "CIF/Freight Prepaid" პირობით. გამყიდველმა მხარემ გამოიყენა იატა-ს აკრედიტირებული სატვირთო ექსპედიტორის მომსახურება სინგაპურში, რათა მიეწოდებინა ექსპედიტორ-აგენტისათვის დიდ ბრიტანეთში. სატვირთო ექსპედიტორებმა აღნიშნული ორი ტვირთი გააერთიანეს სხვა ხუთ ტვირთთან და გადაზიდვისათვის მოამზადეს „Quantas“ მეშვეობით. ავიასატვირთო ზედნადებით „Quantas“ (რომელიც მოიცავდა შვიდივე ტვირთს) სატვირთო ექსპედიტორი განისაზღვრა როგორც ტვირთის გამგზავნი, ხოლო ექსპედიტორ-აგენტი ინგლისში, როგორც მიმღები. სატვირთო ექსპედიტორებმა ასევე გამოსცეს „სახლის“ ზედნადები ცალ-ცალკე ორივე ტვირთისთვის, რომელიც შედგება დაიკარგა. თითოეული გამყიდველს აჩვენებდა როგორც გამგზავნს და ინგლისელ ექსპედიტორ-აგენტებს, როგორც მიმღებს. ფაქტიური გადაზიდვა შეასრულა „British Airways“-მა. ტვირთის მიღებიდან ცოტა ხნის შემდეგ (მიუხედავად ორივე ტვირთის დაკარგვისა) ექსპედიტორ-აგენტებმა ინგლისში „British Airways“-ს პრეტენზიის შემცველი ორი წერილი მისწერეს. ყოველი წერილი მიუთითებდა „Quantas“-ს ზედნადების თარიღს (ნომერს) შესაბამის „სახლის“ ზედნადების თარიღთან (ნომერთან) ერთად. მალევე, ფორმალური პრეტენზია თანდართულ დოკუმენტაციასთან ერთად მათ მიერვე წარდგენილ იქნა ტვირთის მიღებიდან 1 თვის დაგვიანებით. საქმის მოსმენაზე, „British Airways“-ის მიმართ სარჩელის მოთხოვნის პირველადი საფუძველი იყო ის, რომ „Quantas“-ს ზედნადები მოიცავდა ან ადასტურებდა გადაზიდვის ხელშეკრულებას, შედგენილს დასახელებული ტვირთის გამგზავნის

(სატვირთო ექსპედიტორი სინგაპურში), როგორც გამყიდველის აგენტის მიერ, დასახელებულ ტვირთის მიმღებთან (ინგლისელი ექსპედიტორ-აგენტი), რომელიც მოქმედებდა მყიდველის სახელით. ასევე მიიჩნეოდა, რომ მოელ მატერიალურ დროში მოსარჩელები დაკარგულ ტვირთს ფლობდნენ. ქვედა ინსტანციაში მიიჩნეოდა, რომ „British Airways“-ის მიმართ მოსარჩელეთა სარჩელი უსაფუძვლო იყო იმ მოტივით, რომ „ტვირთის მფლობელი, რომელიც ტვირთს საჰაერო გზით საზღაურით გადაზიდავს, რომელსაც არ არქმევენ გამგზავნის ან მიმღებს ან ადამიანი, რომელიც უფლებამოსილია სატვირთო ზედნადებით მიწოდებაზე, რომლის წინააღმდეგაც მიმართავენ სარჩელს ... უფლება არ აქვს გადაამზიდველის მიმართ სარჩელი წარადგინოს ვარშავის კონვენციის მე-18 მუხლის საფუძველზე“. თუმცა მოსამართლე თვლიდა, რომ ორ თავდაპირველ, პრეტენზიის შემცველ წერილში მოსარჩელე მხარე ითხოვდა ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესრულებას, რომ მათ „British Airways“-ს შეატყობინეს, ჩაეტარებინათ გამოკვლევა იმასთან დაკავშირებით, იყო თუ არა ტვირთი დაკარგული. მხარეებმა ეს შედეგები გაასაჩივრეს. სააპელაციო სასამართლო არ დაეთანხმა წინა სასამართლოს თითოეულ საკითხში. დაადგინა, რომ საკითხი, თუ ვინ შეიძლება წარადგინოს სარჩელი ან ვის მიმართ იქნეს სარჩელი წარდგენილი საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების მიხედვით (კონვენციის რომელიმე მუხლს დაქვემდებარებული), არის შიდა კანონმდებლობის საქმე. მიუთითებდა, რომ კონვენცია არ ცდილობს განსაზღვროს ან შეზღუდოს ტვირთის გამგზავნის შინაარსი და რომ თვით ავიასატვირთო ზედნადები არ არის იმაზე მეტი, ვიდრე ხელშეკრულების დადების მტკიცებულება. შეუძლებელია კონვენციაში იპოვო წინადადება, რომელიც რაიმე განზრახვით განხილვიდან გამორიცხავს ნებისმიერ ადამიანს, რომელიც შიდა კანონმდებლობის საფუძველზე ხელშეკრულების მონაწილე იქნება ზედნადებში დასახელებული გამგზავნის მეშვეობით ან დამატებით. სხვადასხვა იურისდიქციით სასამართლოების მიერ მიღებული წინა მრავალი გადაწყვეტილების დეტალური განხილვის შემდგომ, სააპელაციო სასამართლომ დაასკვნა, რომ მოსარჩელებს უფლება ჰქონდათ მოთხოვნა წარედგინათ შემსრულებელი გადაამზიდველებისათვის, „Quantas“-ს ზედნადებში დასახელებული გამგზავნის ან მიმღების ხელმძღვანელობის მიმართ. (შემდგომში ჩაითვადა, რომ მოსარჩელებს შეეძლოთ დაყრდნობოდნენ პირად საკუთრებას ან საქონლის უშუალო ფლობის უფლებას, რათა წარედგინათ ექსტრა-სახელშეკრულებო მოთხოვნა ფაქტიური გადაამზიდველისათვის, რომელიც პასუხისმგებელი იყო მათ დაკარგვაზე ან დაზიანებაზე – თუმცა, ნებისმიერი პასუხისმგებლობის სტანდარტი და ბუნება ბრიტანული საჰაერო ხაზების ნაწილზე კვლავ რეგულირდება ვარშავის (გვადალახარის ოქმი) კონვენციის შესაბამისად. მოსარჩელეთა საწინააღმდეგოდ, სააპელაციო სასამართლო მიუთითებდა ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლის მე-2 პუნქტის პირობებზე და თვლიდა, რომ მოთხოვნა ამ პირობების დაცვით უნდა წაყენებულიყო ჭეშმარიტი საფუძველით. მოსარჩელები თვლიდნენ, რომ მათი ზ/ხსენებული წერილები შეტყობინების საკმარის მტკიცებულებებს წარმოადგენდა, რასაც მოპასუხე მხარე არ ეთანხმებოდა, ვინაიდან მიაჩნდა, რომ წერილები არ შედგენილა მოსარჩელების თავდაპირველ საგანთან დაკავშირებით, არამედ, British



Airways-ის მიერ გადაზიდვადი მთლიანი ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვასთან დაკავშირებით. აპელაცია თვლიდა, რომ მოთხოვნა დადგენილ ვადაში უნდა წარდგენილიყო, ამასთან, შეეხებოდეს არსებულ ზიანს, რომელიც კავშირშია ბოლო მოქმედებასთან.<sup>190</sup>

## 2.2. გადაყვან-გადამზიდველი

გადაყვან-გადამზიდველი დოქტრინასა და პრაქტიკაში უდავოდ განიხილება ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილე სუბიექტად. იგი, პრაქტიკაში შესაძლოა ექსპედიტორადაც მოგვევლინოს, თუმცა, როგორც წესი, ავიაკომპანიები ძირითადად მოქმედებენ, როგორც უშუალოდ გადაყვან-გადამზიდველები.

გადაყვან-გადაზიდვის განხორციელების სხვადასხვა პრაქტიკული შესაძლებლობების გათვალისწინებით, რომელთა შორისაა ჩარტერი, თანმიმდევრული, პირდაპირი და შერეული, გადაყვან-გადამზიდველი ცალკეულ შემთხვევაში, მართალია ინარჩუნებს სამართლებრივ სტატუსს, მაგრამ გააჩნია განსხვავებული უფლება-მოვალეობები. თავად ურთიერთობის ხასიათიდან და ხელშეკრულებაში გადაყვან-გადამზიდველთა ჩართვის მომენტიდან გამომდინარე, არსებობს ურთიერთგანსხვავებული შეხედულებები. მაგ., შერეულ გადაზიდვასთან დაკავშირებით. მეცნიერებაში არსებული, ჩემთვის ცნობილი სამი მოსაზრებიდან: პირველის თანახმად, სატრანსპორტო ორგანიზაცია გამოდის როგორც ერთიანი გადამზიდველი. მოსაზრებას მხარს უჭერს მ. ალექსანდროვი-დოლნიკი.<sup>191</sup> იგი თვლის, რომ ხელშეკრულებაში მონაწილე ტრანსპორტის სახეობები კლიენტის წინაშე ერთიან გადამზიდველად გამოდის. განსხვავებული მოსაზრების მიხედვით, ხელშეკრულებაში შემოსული ყოველი შემდეგი გადამზიდველი აგრძელებს წინა გადამზიდველის უფლება-მოვალეობებს ზედნადებიდან გამომდინარე. მეორე მოსაზრების თანახმად, თანაგადამზიდველებსა და კლიენტურას შორის გამორიცხულია სახელშეკრულებო ურთიერთობა. მოსაზრებას მხარს უჭერს ლ. რაპოპორტი<sup>192</sup> თვლის რა, რომ თუ დამწყები გადამზიდველი გამოვა ყოველი სატრანსპორტო ორგანიზაციის სახელით, მაშინ თითოეულ გადამზიდველთაგანს უნდა წარმოემვას განსაზღვრული უფლება-მოვალეობები. მაგრამ ზოგადი წესის თანახმად, შუალედურ გადამზიდველებს არ აქვთ სამართლებრივი კავშირი კლიენტებთან. იგი ამტკიცებს, რომ მიმღებს (გამგზავნს) და სატრანსპორტო ორგანიზაციებს (თანაგადამზიდველებს) შორის არ არსებობს სახელშეკრულებო ურთიერთობა. გარდა ამისა, ბ. ხასკელბერგი<sup>193</sup> თვლის, რომ შუალედურ

<sup>190</sup> Western Digital -v- British Airways, May, 2000, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.waltonsandmorse.com/Decisions2.jsp?decisionsID=77>>.

<sup>191</sup> იხ. *Eguazarov B.*, Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>> .

<sup>192</sup> იხ. იქვე.

<sup>193</sup> იხ. იქვე.

გადამზიდველებს ხელშეკრულების დადებით არც გამგზავნთან და არც მიმღებთან ურთიერთობაში უფლება-მოვალეობები არ წარმოეშობათ. მესამე მოსაზრების მიხედვით, სატრანსპორტო ორგანიზაცია განიხილება მესამე პირად, რომლებზეც სახელშეკრულებო ვალდებულებათა შესრულების მოვალეობა კრედიტორზეა. მოსაზრებას იზიარებს ვ. ვიტრიანსკი.<sup>194</sup> იგი თვლის, რომ შერეულ გადაზიდვებში სატრანსპორტო ორგანიზაციები მესამე პირებს წარმოადგენენ, რომლებზეც გადამზიდველია მოვალე ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებების შესრულებაზე. თავად ვ. ეგიაზაროვი<sup>195</sup> შერეული გადაზიდვის ხელშეკრულებას მრავალმხრივ ვალდებულებით-სამართლებრივ ურთიერთობად განიხილავს, სადაც მხარეებს აქვთ უფლება-მოვალეობები, მხარეთა ნების გამოვლენა თავიანთი ხასიათით ემთხვევა ერთმანეთს და მიმართულია საერთო – გადაზიდვის ხელშეკრულების შესრულების მიზნის მიღწევისაკენ. ვეთანხმები რა ავტორს, ვთვლი, რომ მოცემულ სიტუაციაში, თანაგადამზიდველების სამართლებრივი მდგომარეობის გასარკვევად, აუცილებელია დადგინდეს, არიან თუ არა ისინი თავდაპირველი გადამზიდველის მიერ დადებული ხელშეკრულების საფუძველზე წარმოშობილი გადაზიდვის ვალდებულების სუბიექტები და თუ არიან, როგორ ხდება ეს? საკანონმდებლო ნორმებისა და ცალკეული შეხედულებების ანალიზის საფუძველზე, კეთდება ანალოგიური დასკვნა, რომ ტვირტის შერეული გადაზიდვის ხელშეკრულება წარმოადგენს თანაგადამზიდველებს შორის დადებულ ცალკეულ ხელშეკრულებათა ერთობლიობას, გამგზავნსა (მიმღებს) და გადამზიდველებს შორის არსებობს სახელშეკრულებო ურთიერთობა და რომ გადამზიდველები კლიენტურის წინაშე გამოდიან როგორც ერთიანი გადამზიდველი.<sup>196</sup>

### 2.3. გამგზავნის (მიმღების) უფლება-მოვალეობები

ზ/დასახელებულ მხარეებს გააჩნიათ საერთაშორისო უნიფიცირებული და შიდასახელმწიფოებრივი ნორმებიდან, აგრეთვე, სახელშეკრულებო პირობებიდან გამომდინარე უფლება-მოვალეობები.

საქართველოს სკ-ით გათვალისწინებული, გამგზავნის ერთ-ერთი უფლებაა ზედნადების 1-ლი პირის წარდგენის საფუძველზე განკარგოს ტვირტი ვიდრე მიმღებს არ მიუვა. განკარგვა გულისხმობს გადამზიდველისათვის მითითებების მიცემას, რომელთა შესრულება მისთვის სავალდებულოა, წინააღმდეგ შემთხვევაში იგი პასუხს აგებს შეუსრულებლობისათვის მითითების მიმცემი პირის წინაშე, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა მითითებათა შესრულება შეუძლებელი იყო

<sup>194</sup> იხ. Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор Суханов Е., Москва, 2008, Глава 55 (Витрянский В.), стр. 196-205.

<sup>195</sup> იხ. Егизаров В., Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>196</sup> შეად. Егизаров В., Транспортное право, Москва, 2005, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

გადამზიდველისათვის და ამის შესახებ დაუყოვნებლივ აცნობა მის მიმცემს. კოდექსი გარკვეულ მოთხოვნებს უწესებს მითითებებს, რაც გულისხმობს იმას, რომ ახალმა მითითებებმა არ უნდა გამოიწვიონ ტვირთის დანაწილება, გადამზიდველის ჩვეულებრივი საწარმოო საქმიანობის ხელისშეშლა, სხვა ტვირთის დაზიანება, მითითებათა შესრულება შესაძლებელი უნდა იყოს იმ მომენტში, როცა ისინი მიუვა საამისოდ უფლებამოსილ პირს. კოდექსი იმავე ნორმაში (680-ე მუხლის მე-5 ნაწილის „ბ“ პუნქტი) ერთსა და იმავე სუბიექტს მოიხსენიებს სხვადასხვაგვარად – „...პირს, რომელმაც ეს მითითება უნდა შეასრულოს“ და „...ხელს უშლიდეს გადამზიდველის...“. გამომდინარე იქედან, რომ გადაზიდვის უშუალო განმახორციელებელი შეიძლება იყოს თავად გადამზიდველი ან მისგან უფლებამოსილი პირი, მითითებათა მიმღებიც და შემდგომი შემსრულებელიც სწორედ დასახელებული სუბიექტი იქნება. ამდენად, შესაძლო უზუსტობების თავიდან აცილების მიზნით, კოდექსის ნორმა ტერმინოლოგიურად გასასწორებელია. ანალოგიურად, გამგზავნის მიერ ტვირთის განკარგვის უფლებას ითვალისწინებს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-იც (მუხ.856). მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი 1001-ე მუხლში, სადაც განკარგვის უფლება განმარტებულია, როგორც გამგზავნის მიერ ტვირთის გადაზიდვის შეწყვეტის მოთხოვნის უფლება, ტვირთის სხვა პირზე, ვიდრე ეს ზედნადებშია მითითებული გადაცემის უფლება, შეცვალოს ტვირთის გადაზიდვის დანიშნულების პუნქტი. გამგზავნს აღნიშნულ უფლებათა რეალიზაცია შეუძლია მიმღებისათვის ზედნადების მეორე პირის გადაცემამდე ან მიმღების მიერ ტვირთის დაკარგვის ან მიტანის ვადის გადაცილების საფუძველზე გადამზიდველის წინაშე მოთხოვნის უფლების წარმოშობამდე. ეს გასაგებია, რადგან აღნიშნულ შემთხვევაში გადამზიდველი ასრულებს უკვე მიმღების მითითებებს. საქართველოს სკ-ის 680-ე მუხლისა (გამგზავნის უფლებები) და მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 1001-ე მუხლის (გამგზავნის უფლება ტვირთის განკარგვაზე) შედარებით-სამართლებრივი კვლევისას, გამოიკვეთა იდენტური სამართლებრივი შინაარსი. ტვირთის განკარგვის უფლებას გამგზავნს ანიჭებს რფ საჰაერო კოდექსის 110-ე მუხლი, რომელიც ცნობილია როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების შეცვლის სახელწოდებით. აქ, ამ უფლების შინაარსი განმარტებულია, როგორც გამგზავნის უფლება დაიბრუნოს გადასაზიდად გადაცემული ტვირთი მის გაგზავნამდე, შეცვალოს ზედნადების პირობები ტვირთის უფლებამოსილი პირისათვის გადაცემამდე, განკარგოს ტვირთი მიმღების მიერ მისი მიუღებლობის ან მიღების შეუძლებლობის შემთხვევაში. ვარშავის კონვენციის მე-12 მუხლის მიხედვით, გამგზავნს ტვირთის განკარგვის უფლება წარმოეშობა ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებისას. განკარგვის უფლება მათ შორის მოიცავს გამგზავნმა დაიბრუნოს ტვირთი გაგზავნის ან დანიშნულების აეროპორტიდან, გადამზიდველს მისცეს მითითებები. მითითებათა შესრულების შეუძლებლობისას, გადამზიდველი ვალდებულია დაუყოვნებლივ აცნობოს გამგზავნს. გამგზავნის აღნიშნული უფლების რეალიზაცია შესაძლებელია იმ მომენტამდე, ვიდრე მიმღებს წარმოეშობა უფლება ტვირთზე. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვის დოკუმენტი ან თვით ტვირთი მიმღების მიერ

არ იქნება მიღებული ანდა შეუძლებელი გახდება მათი მისთვის გადაცემა, მაშინ გამგზავნი კვლავ მოიპოვებს ტვირთის განკარგვის უფლებას.

საქართველოს კანონმდებლობით, გამგზავნს გარკვეული უფლებები წარმოეშობა გასაგზავნი ტვირთის გადამზიდველისათვის გადაცემის დროსაც. გარდა იმისა, რომ გამგზავნის ვალდებულებაა ზედნადებში მიუთითოს ტვირთის წონა, რაოდენობა და შემცველობა, მას გადამზიდველისათვის ტვირთის გადაცემისას უფლება აქვს მოსთხოვოს აღნიშნული მონაცემების შემოწმება, სათანადო ხარჯების ანაზღაურებით. გადამოწმების შედეგები უნდა აისახოს ზედნადებში. საკითხი ანალოგიურად წყდება მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-თაც (მუხ.997.3).

ვარშავის კონვენცია (მუხ.16) გამგზავნს ავალდებულებს გადამყვან-გადამზიდველს წარუდგინოს ყველა მონაცემი და დოკუმენტი, რაც საჭიროა დანიშნულების პუნქტში უფლებამოსილი პირისათვის გადაცემაზე ტვირთის გადასაზიდად. აღნიშნული მონაცემებისა და დოკუმენტების სისწორეზე გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, შესაბამისად, არც მათი სისწორისა და სისრულის შემოწმებაა მისთვის კონვენციით დავალდებული. ვალდებულებიდან გამომდინარე, კონვენცია გამგზავნს მიიჩნევს პასუხისმგებელ პირად, ტვირთთან დაკავშირებული განცხადებებისა და ინფორმაციის სისწორეზე და მასვე აკისრებს პასუხისმგებლობას, ყველანაირი ზიანისათვის, რაც გამოწვეული იქნება უზუსტობით, უსწორობით ან არასრულყოფილებით.

მონრეალის კონვენცია ტვირთის ხასიათიდან გამომდინარე, განსაკუთრებულ ყურადღებას მიაქცევს გამგზავნის ვალდებულებას, რაც გამოიხატება ტვირთის ხასიათის ამსახველი დოკუმენტის წარდგენაში. გამგზავნის მიერ ამ ვალდებულების შესრულება გადამყვან-გადამზიდველს ათავისუფლებს დოკუმენტიდან გამომდინარე მოვალეობებისაგან, ვალდებულებებისა და პასუხისმგებლობისაგან. მითითებული დოკუმენტის წარდგენა ხდება არა ყველა შემთხვევაში, არამედ აუცილებლობის შემთხვევაში, რაც შეიძლება გამოწვეული იქნეს სახელმწიფო ორგანოების მოთხოვნის საფუძველზე, საპოლიციო, საბაჟო და სხვა საკითხებთან დაკავშირებით.

გამგზავნის მიერ სწორი ინფორმაციისა და მონაცემების წარდგენის ვალდებულებას იცნობს საქართველოს სკ-იც. მას ევალება სწორი მონაცემების, როგორც 674-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 ნაწილებით გათვალისწინებული ზედნადების რეკვიზიტების წარდგენა. რეკვიზიტთა შორისაა გადამზიდველისათვის გადაცემული საბუთების ჩამონათვალი, რომელსაც იგი თავად ზედნადებს დაურთავს ან გადამზიდველს გადასცემს. ასეთი საბუთები საჭიროა საბაჟო და სხვა მსგავს მოქმედებათა შესასრულებლად. რამდენადაც დოკუმენტების სისრულეზე და სიზუსტეზე გამგზავნია ვალდებული, გადამზიდველი მათ ამ კუთხით აღარ ამოწმებს. საბუთების უზუსტობით და არასრულყოფილებით გამოწვეული ზიანის წარმოშობის შემთხვევაში პასუხისმგებლობა დაეკისრება გამგზავნს გადამზიდველის წინაშე, თუ ზიანის დადგომაში თავად მას არ მიუძღვის ბრალი. გადამზიდველის ბრალი შეიძლება გამოიხატოს ზედნადებში აღნიშნული ინფორმაციის ან/და გამგზავნის მიერ მისთვის გადაცემული საბუთების არასწორ გამოყენებაში ან დაკარგვაში. აქ, საქართველოს სკ-მა

(მუხ.679) განსაზღვრა პასუხისმგებლობის ზღვარიც – გადამზიდველი პასუხს აგებს იმ ოდენობამდე, რა ოდენობითაც ტვირთის დაკარგვის შემთხვევაში. გამგზავნის მიერ ტვირთი ხარისხიანად უნდა შეიფუტოს. წინააღმდეგ შემთხვევაში, ამ მიზეზით გამოწვეული ზიანისა და ხარჯებისათვის გამგზავნი პასუხს აგებს გადამზიდველის წინაშე. საქართველოს სკ-ი ითხოვს, რომ ზიანი მიყენებული უნდა იქნეს პირებისათვის, მასალებისათვის და სხვა ქონებისათვის. მოცემულ შემთხვევაში გამგზავნი გადამზიდველის წინაშე პასუხს აგებს როგორც ხელშემკვრელი მხარე, თუმცა გამორიცხული არ არის კანონისმიერ ვალდებულებით-სამართლებრივ ნორმებზე დაყრდნობით პასუხისმგებლობა მესამე პირების მიმართ თუ არსებობს ზოგადი ან სპეციალური შემადგენლობა.

ტვირთის გადაზიდვის მთლიანი პროცესის შესწავლისას, უდავოდ იკვეთება, რომ გამგზავნის ვალდებულება შეიძლება იყოს გასაგზავნი ტვირთის სატრანსპორტო საშუალებებზე მის მიერ ჩატვირთვა, რაც არ გამორიცხავს ამ ვალდებულების სხვა პირის მიერ შესრულების შესაძლებლობას. მაგ: რფ სკ-ის 791-ე მუხლით ეს უფლება მინიჭებული აქვს როგორც გამგზავნს, ისე სატრანსპორტო ორგანიზაციას და მიმღებსაც კი. ამ უფლების ცალკეული სუბიექტის მიერ განხორციელებისას, კოდექსი ავალდებულებს ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადებში და წესით ჩატვირთვას, თუ ასეთი ვადა და ჩატვირთვის წესი სამართლის ნორმებით არ არის დადგენილი. ზოგადად, გამგზავნი ვალდებულია მიიღოს მასზე დამოკიდებული ყველა ზომა გადაზიდვის დაცვის უზრუნველსაყოფად. იმ შემთხვევაში, თუ იგი თავად არის ვალდებული ჩატვირთვა განახორციელოს, მას უფლება არ აქვს ტვირთი განათავსოს ნებისმიერ სატრანსპორტო საშუალებაზე გზაში მისი დაცვის განუხორციელებლად. გამგზავნი ვალდებულია უარი თქვას ტვირთის ჩატვირთვაზე, თუკი წარმოდგენილი სატრანსპორტო საშუალება არ შეესაბამება შეთანხმებას და გადასაზიდ ტვირთს. ასეთ შემთხვევაში ითვლება, რომ სატრანსპორტო საშუალება წარმოდგენილი არ ყოფილა. ამასთან, შესაძლებელია გამოწვეულ იქნეს გადასაზიდი ტვირთის დაზიანება ან გაფუჭება, რის გამოც დგება საკითხი, თუ რომელი მხარე იქნება ტვირთის მიმღებთან მიმართებაში პასუხისმგებელი პირი. უნდა ითვალისწინებდეს რა სავარაუდო შედეგებს, მხარეთა ინტერესშია, რომ შეთანხმებისამებრ წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალება იყოს მოთხოვნის შესაბამისი და ამავედროულად, ტექნიკურად გამართული. სატრანსპორტო საშუალებაზე ტვირთის განთავსების შემდგომ, მისი უსაფრთხოების დაცვის მიზნით, უნდა მოხდეს დალუქვა. აღნიშნულის უზრუნველყოფა ეკისრება იმ მხარეს, რომელიც განსაზღვრულია შეთანხმებით, ხოლო შეთანხმება ხდება იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი მხარის მიერ ხდება ჩატვირთვა. რფ სკ-ით გათვალისწინებული რეგულირების წესისგან არაფრით განსხვავდება ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 696-ე მუხლის შინაარსი. საქართველოს კანონმდებლობა მოცემული საკითხის რეგულირებას არ იცნობს. ვფიქრობ, ტვირთის ჩატვირთვის წესი, მისი მნიშვნელობიდან გამომდინარე, განსაზღვრული უნდა იყოს ზოგადი ნორმით მაინც.

საქართველოს სკ-დან გამომდინარე, გამგზავნს შესაძლოა წარმოეშვას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება, რომელიც მის მიმართ შესაძლოა რეგრესის წესით მოითხოვოს და იდაოს გადამზიდველმა. ამავე კოდექსის 690-ე მუხლის თანახმად, ეს უფლება გადამზიდველს წარმოეშობა იმ შემთხვევაში, როცა მას უფლება აქვს ტვირთის დანიშნულების ადგილზე მიტანის შემდეგ მიიღოს დანამატი გადაზიდვისათვის, მაგრამ ეს ვალდებულება არ შესრულდება. სამართლის აღნიშნული ნორმა მკაფიოდ არ მიუთითებს სუბიექტზე, რომელსაც დანამატის გადახდის ვალდებულება უნდა ეკისრებოდეს რეგრესის წესის ამოქმედებამდე ანუ მარტივად რომ ვთქვათ, ვინ უნდა გადაიხადოს დანამატი. ცხადია, იგი გამგზავნი ვერ იქნება, რადგან მის მიმართ რეგრესის წესი იწყებს ამოქმედებას. უნდა ითქვას, რომ სამართლის ნორმა ბუნდოვნად და ორაზროვნად არის ჩამოყალიბებული. ჩემი აზრით, მასში მოაზრებულია ტვირთის მიმღები და ამას იმეორებს საქართველოს სკ-ის 690-ე მუხლის კომენტარიც, <sup>197</sup> რომელშიც ნათქვამია „მხარეებმა ზედნადებში შეიძლება გაითვალისწინონ, რომ გადამზიდველი ტვირთის დანიშნულების ადგილზე გადატანის შემდეგ მიმღებისაგან მიიღებს გარკვეულ დანამატს“. არ არის გამორიცხული იყოს სხვა სუბიექტიც, რომელსაც გადაზიდვასთან დაკავშირებით შესაძლოა გააჩნდეს რაიმე კონკრეტული ინტერესი და ივალდებულოს ზემო აღნიშნული დანამატის გადახდა. ამდენად, შეთანხმებული დანამატი, მისი გადაუხდელობის შემთხვევაში, განიხილება, როგორც გადამზიდველისათვის მიყენებული ზიანი, რომელსაც უკიდურეს შემთხვევაში, რეგრესის საფუძველზე, გადამზიდველს უნაზღაურებს გამგზავნი. აღნიშნული ნორმა მიმაჩნია გამგზავნისათვის მკაცრ რეგლამენტაციად, თუნდაც იმიტომ, რომ მას შემდეგ, რაც გადამზიდველი ტვირთს მიიღებს, გამგზავნი უნდა განთავისუფლდეს ასეთი პასუხისმგებლობისაგან მით უმეტეს მაშინ, როცა გამგზავნი და მიმღები ერთი და იგივე პირი არ არის.

სამართლის ნორმათა სისტემატიზაციიდან გამომდინარე, გაუმართლებლად და არასწორად მიმაჩნია, საქართველოს სკ-ის 691-ე მუხლის მე-2 ნაწილის ბოლო წინადადების არსებული სახით ყოფნა. მასში ნათქვამია – „გამგზავნი პასუხს აგებს ამ (საფრთხეშემცველი) ტვირთის გადასაზიდად გადაცემით ან გადაზიდვებით გამოწვეული ზიანისა და ხარჯებისათვის“. მაშინ, როცა ქვეთავი სათაურდება, როგორც გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, სხვა საკითხებთან ერთად მასში საუბარია გამგზავნის პასუხისმგებლობაზეც. სასურველია, აღნიშნული ქცევის წესი გაერთიანებული იქნეს გამგზავნის უფლება-მოვალეობების, პასუხისმგებლობის მარეგულირებელ ნორმებში (მაგ: 675-ე მუხლში. იგი, 674-ე მუხლზე მითითებით გარკვეულწილად ითვალისწინებს გამგზავნის პასუხისმგებლობას საფრთხეშემცველი ტვირთების გადაზიდვის შემთხვევისათვის, როცა ტვირთზე გაკეთებული არ არის საყოველთაო აღნიშვნა) ან სხვაგვარი კოდიფიკაციის შემთხვევაში, შესაძლებელია

<sup>197</sup> **ტ. ზამბახიძე**, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001. წიგნი IV, ტომი I, გვ. 367.

გაერთიანდეს ზოგადად მხარეთა პასუხისმგებლობის სათაურით ჩამოყალიბებულ ქვეთავში.

მიმღები, როგორც ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირი იღებს მისთვის გაგზავნილ ტვირთს. ამავდროულად, უფლებამოსილია კანონმდებლობით გათვალისწინებულ შემთხვევებში და ხელშეკრულების პირობებიდან გამომდინარე უარი თქვას ტვირთის მიღებაზე. აღნიშნულის ერთ-ერთი საფუძველი შეიძლება ტვირთის შემოწმებიდან გამომდინარეობდეს, რა დროსაც მიმღების უარი განიხილება გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის გადაცემის ხელშემშლელ გარემოებად. იმ შემთხვევაში, თუ საქმე გვაქვს მესამე პირის სასარგებლოდ დადებულ ხელშეკრულებასთან, გამგზავნი როგორც აღნიშნული ხელშეკრულების კრედიტორი, მიმღების, როგორც მესამე პირის მიერ ტვირთის მიღებაზე უარის გამო, საქართველოს სკ-ის 683-ე და 351-ე მუხლების თანახმად, თავად ხდება ტვირთის განკარგვაზე უფლებამოსილი პირი. მას უფლება აქვს ტვირთის შემდგომი განკარგვის მიზნით მითითებები მისცეს გადამზიდველს ან თავად მიიღოს ზომები.

მიმღების უფლებები გათვალისწინებულია საქართველოს სკ-ის 681-ე მუხლში. მხარეთა მიერ ვალდებულებათა ჯეროვანი შესრულებისას ანუ როდესაც გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთი გადაზიდული იქნება ტვირთის გადაცემისათვის განკუთვნილ ადგილზე დადგენილ ვადაში, მიმღები უფლებამოსილი ხდება გადამყვან-გადამზიდველს ტვირთის მიტანისთანავე მოსთხოვოს ზედნადების მეორე პირის გადაცემა ტვირთის მიღების დადასტურებით. მოცემული მომენტიდან ტვირთი გადაცემულად ჩაითვლება. ამავე კოდექსის 698-ე მუხლის მე-5 ნაწილის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველი და მიმღები ვალდებულნი არიან ერთმანეთს ხელი შეუწყონ აუცილებელი შემოწმების ჩატარებასა და საჭირო ფაქტების დადგენაში. შემოწმება შესაძლებელია განხორციელდეს ტვირთის გადაცემის დროისათვის, თვით მხარეთა უშუალო მონაწილეობით ან მათი წარმომადგენლების მეშვეობით. გამოვლენილი დანაკლისის, აგრეთვე ტვირთის ვადის გადაცილებით გადაზიდვის შემთხვევაში, მიმღებს წარმოეშობა ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები, თუმცა, მას ასეთი უფლებები კანონმდებლობითაც წარმოეშობა. მხარეების თანდასწრებით ტვირთის მდგომარეობის შემოწმების შეუძლებლობის შემთხვევაში ტვირთი მიიღება, საქართველოს სკ-ის 738-ე მუხლის თანახმად, საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე განიხილება ტვირთის დანაკლისისა და დაზიანების გარეშე მიღების დასტურად, გარდა იმ შემთხვევისა, თუ მიმღები ტვირთის ჩამბარებელ პირს მიუთითებს ზიანის ზოგად ხასიათზე. თუ საქმე ეხება აშკარა დანაკლისს ან დაზიანებას, ამის შესახებ უნდა მიეთითოს ტვირთის მიღებისთანავე, ხოლო თუკი საქმე ეხება ასეთ დანაკლისს ან დაზიანებას, ტვირთის მიღების დღიდან არაუგვიანეს სამი დღისა. სამართლის მითითებული ნორმები აღიარებენ ტვირთის მიმღების უფლებას სათანადო საფუძვლის არსებობისას და კანონმდებლობით განსაზღვრულ ვადებში წარადგინოს რეკლამაცია (პრეტენზია) ან/და სარჩელი. აღნიშნულის წარდგენა ემსახურება მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მიზანს. ამდენად, მიმღებს, როგორც უფლებამოსილ პირს, უფლება აქვს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება. უფრო მეტიც,

საქართველოს სკ-ის 695-ე მუხლი მას უფლებას ანიჭებს გადაწყვან-გადამზიდველისაგან მოითხოვოს წლიური 5% მისთვის უზრუნველყოფილი ზიანის ანაზღაურებაზე, რომელიც რეკლამაციის წარდგენის შემთხვევაში აითვლება მისი წარდგენის დღიდან, ხოლო მის წარუდგენლად, სარჩელის წარდგენისას – სარჩელის შეტანის დღიდან.

მონრეალის კონვენციის 31-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის თანახმად, მიმღების მიერ რეგისტრირებული ბარგის ან ტვირთის მიღება საწინააღმდეგო მოსაზრებების გარეშე არის ვარაუდი, რომ საპირისპიროს დამტკიცებამდე იგი მიტანილ იქნა სათანადო მდგომარეობაში და გადაზიდვის დოკუმენტის ან ალტერნატიულ საშუალებაში არსებული ჩანაწერის თანახმად. საქართველოს სკ-ის შესაბამის კომენტარში<sup>198</sup> ნათქვამია, რომ „სწორედ, ზედნადების მეორე პირის მიმღებისათვის გადაცემით, ტვირთი ჩაითვლება გადაცემულად“. აღნიშნულთან დაკავშირებით მიმაჩნია, რომ ტვირთი გადაცემულად უნდა ჩაითვალოს მხოლოდ მაშინ, როცა დანიშნულების ადგილზე ტვირთის ჩატანის შემდეგ, ზედნადების მეორე პირის რეკვიზიტების მიხედვით, ტვირთის მიღება-ჩაბარებაზე უფლებამოსილი პირი ფაქტობრივად მიიღებს ტვირთს მიღება-ჩაბარების აქტზე ხელმოწერის საფუძველზე.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** შტუდგარტის სააპელაციო სასამართლოს მიერ 2009 წლის 21 ოქტომბერს მიღებულ იქნა გადაწყვეტილება. საქმის თანახმად, მოსარჩელე (მიმღები) ზარალის ანაზღაურებას ითხოვდა მოპასუხე სატვირთო ექსპედიტორისგან ელექტრონული მოწყობილობების ტრანზიტისას მიყენებული ზიანისთვის. თავის დროზე, მხარეებმა დადეს ჩარჩო ხელშეკრულება, რაც მოპასუხეს თითოეული ტვირთისათვის სატრანსპორტო საშუალების არჩევის უფლებას აძლევდა. ტვირთი შეკრებილ იქნა ჩეხეთის რესპუბლიკაში, მოპასუხის ფილიალში, მიიღო „შესაბამისი მდგომარეობა“ და საჰაერო გზით გადაიზიდა გერმანიაში მოპასუხის გადატვირთვის საწყობში მიმღების საწარმოში შემდგომი საგზაო გადაზიდვისათვის. ტვირთი მიწოდებულ იქნა 2007 წლის 8 იანვარს. ტვირთს დაზიანების გარეგნული ნიშნები არ ეტყობოდა და მიმღებმა მისი ჩაბარება ყოველგვარი შენიშვნის გარეშე დაადასტურა. შემდგომში გამოირკვა, რომ ტვირთი მნიშვნელოვნად დაზიანდა მოპასუხის საწყობში გადატვირთვის დროს, რის გამოც, მოსარჩელემ 2007 წლის 23 იანვარს გადამზიდველს ელ.ფოსტით შეატყობინა დაზიანების შესახებ. იგი ამტკიცებდა, რომ მოპასუხე პასუხისმგებელი იყო, როგორც გადამზიდველი გერმანიის სატრანსპორტო და კომერციული სამართლის და არა მონრეალის კონვენციის შესაბამისად, რადგან ტვირთი საჰაერო გზით არ გადაზიდულა და მხარეთა შორის საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულება არ არსებობდა. ასევე, მოპასუხის პასუხისმგებლობა არ უნდა შეზღუდულიყო, რამდენადაც მოქმედებდა უხეში გაუფრთხილებლობით ისე, რომ არ შეეძლო დეტალურად განეცხადებინა: როგორ გადაიზიდა ტვირთი; რა იყო დაზიანების მიზეზი ან მიღებული ნებისმიერი ზომები, რათა არ დაეშვა ზიანის მიყენება.

<sup>198</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ. 1 გვ. 324.



მოპასუხე ამტკიცებდა მხარეთა შორის საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებას, რამდენადაც გადამზიდველმა გამოსცა ზედნადები. ნებისმიერ შემთხვევაში, ცნობილი იყო, რომ მოპასუხე რეგულარულად იყენებდა თვითმფრინავს გადაზიდვების საწარმოებლად. შედეგად, მოპასუხე დაობდა, რომ გამოიყენებოდა მონრეალის კონვენცია და პასუხისმგებლობა შესაბამისად უნდა შეზღუდულიყო. დაზიანების გარემოებები გამოკვლეული იქნა მოპასუხის მიერ და არ იყო რაიმე ვალდებულება ამ მხრივ დამატებითი შემდგომი მოქმედებებისა.

პირველი ინსტანციის სასამართლომ სარჩელი დააკმაყოფილა, თუმცა მოპასუხე მხარის აპელაცია წარმატებული აღმოჩნდა.

მტუდგარტის სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილების მიხედვით აღინიშნა, რომ ტვირთი გადაიზიდებოდა საჰაერო გზით მონრეალის კონვენციის იურისდიქციას დაქვემდებარებულ ორ პუნქტში. გადამზიდველმა გასცა ზედნადები. ასეთი გარემოებებისას, საწინააღმდეგოს მტკიცების საფუძველი არ არსებობდა. საჯაროდ ცნობილი ფაქტი იყო, რომ მოპასუხე მართავდა სატვირთო თვითმფრინავის ფლოტს და ეკონომიკურად დაუსაბუთებელი იქნებოდა ტვირთის საგზაო გადაზიდვა შეუთანხმებლად მოეწყო, რასაც ადგილი არ ჰქონია. სასამართლო თვლიდა, რომ მხარეებს შორის არსებობდა ნაგულისხმევი საჰაერო გადაზიდვის ურთიერთობა მიუხედავად იმისა, რომ ჩარჩო ხელშეკრულება თვითმფრინავს, როგორც სატრანსპორტო საშუალებას, განსაზღვრულად არ ითვალისწინებდა. აღნიშნა, რომ ზედნადების გაცემა წარმოადგენს საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების შეთავაზებას. მოსარჩელე არ აპროტესტებდა და დადგენილ და უდავო გარემოებიდან, რომ მოპასუხე რეგულარულად იყენებდა თვითმფრინავს ტვირთის გადასაზიდად, სასამართლომ დაასკვნა, რომ მოსარჩელემ შეფარულად მიიღო ეს შეთავაზება. მონრეალის კონვენცია გამოყენებულ იქნა მოპასუხის საწყობში ტვირთის დაზიანების ფაქტთან დაკავშირებითაც, ამავე კონვენციის 18.4 მუხლზე მითითებით, ვინაიდან სასამართლომ დაადგინა, რომ აეროპორტს გარეთ გადაზიდვა განხორციელდა გადატვირთვის მიზნით. მოსარჩელემ ვერ შეძლო ამ მტკიცების უარყოფა. საბოლოოდ, სასამართლომ დაადგინა, რომ მოსარჩელემ ვერ შეძლო მოპასუხისთვის შეტყობინებინა მისი მოთხოვნა კონვენციით გათვალისწინებულ პერიოდში. შეტყობინებას მოპასუხემდე უნდა მიეღწია 2007 წლის 22 იანვრისათვის ანუ ტვირთის მიწოდებიდან 14 დღეში. ამ შემთხვევაში, შეტყობინება მიეწოდა ერთი დღის შემდეგ. ამდენად, აპელაციით გასაჩივრების ნებართვა კანონმა გამოიცილა.<sup>199</sup>

მოცემულ საქმეში, სასამართლოს მიერ არაერთ მნიშვნელოვან საკითხზე გამახვილდა ყურადღება. მათ შორის, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებულად მიჩნევის, შერეული ტრანზიტული გადაზიდვის შემთხვევაში საერთაშორისო საჰაერო კანონმდებლობის

199

Air carriage by implication, **ხელმისაწვდომია** **საიტზე**  
<http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Detail.aspx?g=e7ad563c-f262-4895-804d-e81a4bc1c954#Decision>.

გამოყენების, მიმღების მიერ ტვირთის მიღების წესისა და მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადასთან დაკავშირებით. ხელშეკრულების დადებულად მიჩნევის დასკვნა სასამართლოს მიღებული აქვს თეორიისაგან განსხვავებული მსჯელობით. ის, რომ მხარეთა შორის დაიდო ჩარჩო ხელშეკრულება, რომლითაც გადამზიდველს მიეცა სატრანსპორტო საშუალების არჩევის უფლება, ამასთან საზოგადოდ ცნობილი იყო, რომ გადამზიდველი მართავდა საჰაერო ხომალდს, ასევე, გაიცა ზედნადები, ნიშნავდა, რომ მოსარჩელესა და მოპასუხეს შორის არსებობდა ტვირთის საჰაერო გადაზიდვის ურთიერთობა. სასამართლომ განსხვავებულად მიუთითა, რომ ზედნადები არა თუ ადასტურებს ხელშეკრულების დადებას, არამედ წარმოადგენს ხელშეკრულების დადების შეთავაზებას, რაზეც ზ/აღნიშნულ გარემოებათა გათვალისწინებით ჩათვალა, რომ ხელშეკრულება დადებული იყო მოპასუხის შეფარული თანხმობით. საბოლოო გადაწყვეტილების მისაღებად, აპელაციისათვის მნიშვნელოვან არგუმენტს წარმოადგენდა მოსარჩელის მიერ მოთხოვნის წაყენების ვადის დაცვა. იმის გამო, რომ დადასტურებული საჰაერო გადაზიდვა განხორციელდა მონრეალის კონვენციის იურისდიქციას დაქვემდებარებულ ორ პუნქტს შორის, სასამართლოს მიერ გადამოწმდა ხანდაზმულობის ვადა, რომლის დარღვევის გამოც გამოირიცხა გასაჩივრების უფლება.

### **3. ერთმანეთის მიმდევარი გადაყვანა-გადამზიდველები და მათი უფლება-მოვალეობანი**

ერთმანეთის მიმდევარი გადაყვანა-გადამზიდველების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობა საქართველოს სკ-ში გათვალისწინებულია გადაყვანა-გადაზიდვის თავის მე-4 ნაწილში და მოიცავს 701-ე-708-ე მუხლებს, თუმცა, არ განმარტავს მის შინაარსს. 701-ე მუხლი, რომელიც ამ ურთიერთობაში მონაწილე გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობაზე იწყებს პირდაპირ საუბარს, მოიცავს ურთიერთობისათვის დამახასიათებელ ზოგიერთ ნიშანს – გადაზიდვა ერთი ხელშეკრულების საფუძველზე; სხვადასხვა გადამზიდველის მონაწილეობა; თანმიმდევრული გადაზიდვა. როგორც დანარჩენ შემთხვევებში, აქაც გამოყენებულია ტერმინი „გადაზიდვა“, რაც კიდევ ერთხელ ქმნის დაბრკოლებას სამართლის ნორმათა განმარტებისას, რამეთუ გარკვევას მოითხოვს აღნიშნული ნორმები აწესრიგებს მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის, თუ მასთან ერთად, მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობებსაც. ნორმატიულად (მაგ: მონრეალის კონვენციით) და პრაქტიკულად შესაძლებელია თანმიმდევრული წესით მგზავრთა გადაყვანა (ბარგის გადატანა), ამიტომ ვფიქრობ, რომ მოცემული ნორმები შეეხება ორივე შემთხვევას, რის გამოც მათში „გადაზიდვა“ უნდა შეიცვალოს „გადაყვანა-გადაზიდვა“-ით.

საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი ბუნება ვლინდება ისეთ ურთიერთობებში, როცა მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) ან ტვირთის გადაზიდვა სხვადასხვა გადაყვანა-გადამზიდველის მიერ ერთობლივად და, ამავე დროს, სხვადასხვა

სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით ხორციელდება. ასეთ გადაყვანა-გადაზიდვას მეცნიერებაში შერეულ გადაყვანა-გადაზიდვას უწოდებენ, რამაც პრაქტიკული გამოყენებიდან გამომდინარე სამართლის ნორმებშიც კპოვა ასახვა. საქართველოს სკ-ი არც მოცემული ურთიერთობის სამართლებრივ დეფინიციას და მის რეგულირებას იცნობს. ამ დროს, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 89-ე მუხლი აცხადებს, რომ პირდაპირი შერეული გადაზიდვის დროს წარმოშობილი პრეტენზიის განხილვის ვადა შეადგენს ექვს თვეს. ეს ნიშნავს იმას, რომ კანონმდებლობით ირიბად აღიარებულია ასეთი გადაზიდვა, მაგრამ რეგულირების მექანიზმი გათვალისწინებული არ არის. სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებით და რამოდენიმე გადაყვანა-გადაზიდველის მიერ ერთიანობაში განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის მოუწესრიგებლობა კანონმდებლობაში სამართლებრივ ვაკუუმად მიმაჩნია და ვთვლი, რომ საჭიროა პრობლემის ახლო მომავალში გადაჭრა, თუნდაც იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველო გეოგრაფიულად აზია-ევროპის გზაგასაყარზე მდებარეობს და მისი საჰაერო სივრცის გამოყენება საერთაშორისო დაინტერესების საგანი ხდება, რაც განაპირობებს ქვეყნის მნიშვნელობის ზრდას ეკონომიკურ-სტრატეგიული თვალსაზრისით და ასეთი ურთიერთობების გახშირებას.

რფ სკ-ის 788-ე მუხლი, განსხვავებით ამავე ქვეყნის საჰაერო კოდექსისაგან, განმარტავს პირდაპირ შერეულ გადაზიდვას. ამ ფორმით შესაძლებელია როგორც მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა), ისე ტვირთის გადაზიდვა. პირდაპირ შერეულ გადაყვანა-გადაზიდვას ახორციელებენ სატრანსპორტო ორგანიზაციები ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით. ამასთან, ხელშეკრულების მხარე შესაძლოა იყოს სხვადასხვა სახის ტრანსპორტის ორგანიზაცია. ამავე მუხლის თანახმად, პირდაპირი შერეული გადაზიდვა, ასევე ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზაცია განისაზღვრება შესაბამისი სახის ტრანსპორტის ორგანიზაციებს შორის ხელშეკრულებით, რომელიც იდება პირდაპირი შერეული გადაყვანა-გადაზიდვის შესახებ კანონის შესაბამისად, რომელიც ჯერ არ არსებობს.<sup>200</sup> კოდექსმა მოცემულ გადაზიდვას კომბინირებულიც უწოდა, რომლის ცალკე რეგულირების წესზე (კანონი) მიუთითა. რფ სკ-ის განხილული სამართლის ნორმის იდენტურ შინაარსს ითვალისწინებს ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 694-ე მუხლი. საქართველოში კომბინირებული გადაყვანა-გადაზიდვის შესახებ გარდა ზ/აღნიშნულისა არაფერი არსებობს. მხოლოდ რუმინეთის მთავრობასთან გაფორმებულია და 2000 წლიდან ძალაშია ორმხრივი შეთანხმება საერთაშორისო კომბინირებული გადაზიდვების შესახებ, რომელიც აქცენტირებულია ტვირთის საგზაო გადაზიდვებზე.

სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 858-ე მუხლი პირდაპირ შერეულ გადაზიდვას განიხილავს როგორც ტვირთის გადაზიდვისას ან მგზავრის გადაყვანისას (ბარგის გადატანისას) სატრანსპორტო ორგანიზაციების ურთიერთობას, რომელიც ხორციელდება სხვადასხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებით და ერთი სატრანსპორტო დოკუმენტით. ასეთი გადაყვანა-

<sup>200</sup> Комментарии к гражданскому кодексу РФ, часть вторая - под редакцией *Абовой Т. и Кабалкина А.*, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://vuzlib.net/beta3/html/1/11260/11634/>>.

გადაზიდვების ორგანიზაცია, ხორციელდება შესაბამის სატრანსპორტო ორგანიზაციებს შორის დადებული ხელშეკრულებით. პირდაპირი შერეული გადაზიდვის ხელშეკრულებისათვის დამახასიათებელი ძირითადი ნიშანთვისებაა მასში ორი ან მეტი გადაყვანა-გადაზიდველის მონაწილეობა სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებით. ამასთან, ტვირთის გამგზავნი თავისუფლდება ტვირთის ერთი სახის ტრანსპორტიდან მეორეზე გადატვირთვის და მასთან დაკავშირებული საბუთების გაფორმების ვალდებულებისაგან. <sup>201</sup> ურთიერთობის სამართლებრივი დეფინიციებიდან გამომდინარე, უდავოდ დგინდება, რომ ერთი დოკუმენტით განხორციელება ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში ნიშნავს გამგზავნის ვალდებულებას გაგზავნის პუნქტში გასცეს ზედნადები, რომელიც ტვირთს გაყვება გადაზიდვის მთელ პერიოდში. სწორედ, ტვირთის ერთიანი სატრანსპორტო დოკუმენტით გადაზიდვა არის პირდაპირი შერეული გადაზიდვისათვის დამახასიათებელი ერთ-ერთი ნიშანი. რფ კანონმდებლობის მიხედვით, ზედნადები გაიცემა ტვირთის გამგზავნის მიერ მიმღების სახელზე და მასვე გადაეცემა ტვირთთან ერთად. იგი ტვირთის გამცილებელ დოკუმენტად მოიაზრება და ადასტურებს როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებას, ისე მის შინაარსს.

ზ/აღნიშნულის საფუძველზე შესაძლებელია ვთქვათ, რომ საქართველოს სკ-ით განსაზღვრული გადაყვანა-გადაზიდვა ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვებების მიერ და შერეული გადაყვანა-გადაზიდვა წარმოადგენს ერთსა და იმავე შინაარსის სამართლებრივ ურთიერთობას.

მონრეალის კონვენცია იცნობს თანმიმდევრულ გადაყვანა-გადაზიდვებებს და შერეულ გადაყვანა-გადაზიდვას. თანმიმდევრული გადაყვანა-გადაზიდვების მიერ შესაძლოა განხორციელდეს როგორც მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა), ისე ტვირთის გადაზიდვა. მოცემულ ურთიერთობაში ყოველი გადაყვანა-გადაზიდველი განიხილება ხელშეკრულების ერთ-ერთ მხარედ, რამეთუ ეს ხელშეკრულება მისი კონტროლის ქვეშ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ნაწილს ეხება. კონვენციის განმარტებით, მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა ასევე შესაძლებელია შერეული ფორმით განხორციელდეს, თუმცა აკონკრეტებს, რომ იგი გულისხმობს გადაყვანა-გადაზიდვას ნაწილობრივ საჰაერო, ხოლო ნაწილობრივ სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალებით. ამასთან, სამართლიანად მიუთითებს, რომ აღნიშნული კონვენციის მოქმედების ქვეშ მოექცევა მხოლოდ საჰაერო ტრანსპორტით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვა. <sup>202</sup> რაც შეეხება

<sup>201</sup> იხ. *Eguazarov B.*, Транспортное право, Москва, 2005, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>.

<sup>202</sup> მონრეალის კონვენციის მე-18 მუხლის მე-4 პუნქტის მიხედვით, საჰაერო გადაზიდვის პერიოდი არ შეიცავს აეროპორტის გარეთ განხორციელებულ არანაირ მიწისზედა გადაზიდვას, საზღვაო გადაზიდვას ან გადაზიდვას შიდა საწყლო გზით. მაგრამ თუ ამგვარი გადაზიდვა ხორციელდება საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესასრულებლად დატვირთვის, გაცემის ან გადატვირთვის მიზნით, ნებისმიერი ზიანი, საპირისპიროს დამტკიცებამდე, ითვლება იმ მოვლენის შედეგად, რომელსაც ადგილი ჰქონდა საჰაერო გადაზიდვის დროს. თუ გადაყვანა-გადაზიდველი გამგზავნის თანხმობის გარეშე ცვლის გადაზიდვას, რომელიც მხარეთა შეთანხმებით უნდა

ვარშავის კონვენციას, იცნობს კომბინირებულ გადაყვანა-გადაზიდვას, რომელსაც განმარტავს, როგორც ნაწილობრივ საჰაერო სივრცის და ნაწილობრივ სხვა სივრცის (სახმელეთო, საზღვაო, სარკინიგზო) გამოყენებით განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვას და მიუთითებს, რომ აღნიშნული კონვენცია გამოიყენება მთლიანი გადაზიდვის ნაწილზე – მხოლოდ საჰაერო სივრცით განხორციელებულ გადაზიდვაზე.

საქართველოს სკ-ის 701-ე მუხლი სათაურდება, როგორც პასუხისმგებლობა ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვების შემთხვევაში, მაგრამ პასუხისმგებლობასთან ერთად განსაზღვრავს ხელშეკრულებაში მხარედ პირთა მონაცვლეობის საკითხსაც. ნორმის თანახმად, თუ გადაზიდვა ერთი ხელშეკრულებით ხორციელდება ერთმანეთის მიმდევარი სხვადასხვა გადამზიდველების მიერ, თითოეული მათგანი პასუხს აგებს მთლიანი გადაზიდვის განხორციელებისათვის. მეორე და ყოველი მომდევნო გადამზიდველი ტვირთისა და ზედნადების მიღების გზით ხდება ხელშეკრულების მხარე. ფაქტია, ნორმამ დაუშვა ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვების განხორციელება ერთი ან მეტი ხელშეკრულების გაფორმების გზით, რასაც მიუთითებს ნორმაში გამოყენებული „თუ“. თუმცა, განსხვავებულ კომენტარს აკეთებს ავტორი იმავე ნორმასთან დაკავშირებით, როცა ამბობს „ნიშანდობლივია, რომ თუ გადაზიდვები ხორციელდება ერთი ხელშეკრულების საფუძველზე, ადგილი აქვს გადაზიდვას ერთმანეთის მიმდევარი გადამზიდველების მიერ“.<sup>203</sup> ნორმა ასევე, მხარედ აღიარებს პირველ და ყოველ მომდევნო გადამზიდველს ტვირთისა და ზედნადების მიღების საფუძველზე. ამ მხრივ, ტერმინოლოგიურად გაუმართავია კოდექსის 702-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის 1-ლი წინადადება, რომელშიც ნათქვამია, რომ გადამზიდველი, რომელიც წინა გადამზიდველისაგან იღებს ტვირთს, ვალდებულია გადასცეს ტვირთის მიღების დამადასტურებელი ვადამითითებული და მის მიერ ხელმოწერილი საბუთი (და არა ზედნადები, რაც უნდა ეწეროს). შემდეგ გრძელდება - ზედნადების მეორე პირზე მან უნდა მიუთითოს თავისი სახელი და მისამართი. ნორმა, გადაზიდვის მთლიან პროცესში მონაწილე თითოეულ გადამზიდველს პასუხისმგებლობას აკისრებს მთლიანი გადაზიდვისათვის და არა მხოლოდ კონკრეტული გადამზიდველის მიერ ნაწარმოები გადაზიდვისათვის. ნორმის მე-2 ნაწილის თანახმად, გადამზიდველებს შორის ურთიერთობები წესრიგდება კოდექსის 677-ე მუხლით. აქედან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ მოცემულ პირთა შორის ურთიერთობაში მოქმედებს ხელშეკრულების დადების პრეზუმფცია, რის შესახებაც ზემოთ ვისაუბრეთ.

რაც შეეხება ერთმანეთის მიმდევარი გადამზიდველების მიმართ

---

განხორციელებულიყო ჰაერით, მთლიანი ან ნაწილობრივი გადაზიდვით ტრანსპორტის რომელიმე სხვა სახეობით, ასეთი გადაზიდვა ტრანსპორტის სხვა სახეობით ითვლება გადაზიდვად, რომელიც ხორციელდება საჰაერო გადაზიდვის დროს.

<sup>203</sup> **ტ. ზამბახიძე**, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ. 1, გვ. 386.

ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნას,<sup>204</sup> საქართველოს სკ-ის 703-ე მუხლის თანახმად, „ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების ან გადაზიდვის ვადის გადაცილების გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნები, შეგებებული სარჩელის ან შეცილების წარდგენის გარდა, შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას მხოლოდ პირველი, ბოლო ან იმ გადამზიდველის მიმართ, რომლის მიერ გადაზიდვისას დაიკარგა, დაზიანდა ტვირთი ან გადაცილებულ იქნა ტვირთის ჩაბარების ვადა. ერთი და იგივე სარჩელი შეიძლება წარდგინოს რამდენიმე გადამზიდველს“. არ შეიძლება, აქაც არ აღინიშნოს მოცემული ნორმის სამართლებრივად დახვეწის პრობლემის არსებობის შესახებ. ვფიქრობ, კანონმდებელს შეეძლო პირდაპირ ჩაეწერა, რომ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნები შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას იმ გადამზიდველის მიმართ, რომლის ბრალეულობით გადაზიდვისას დაიკარგა, დაზიანდა ტვირთი ან გადაცილებულ იქნა ტვირთის ჩაბარების ვადა. ნორმის კომენტარის ავტორი<sup>205</sup> ამბობს, თუ „...აშკარაა, რომ ტვირთი დაიკარგა, დაზიანდა ან გადაცილებულ იქნა მისი მიტანის ვადა მხოლოდ ერთი გადამზიდველის მიერ ტვირთის გადაზიდვისას, შესაძლებელია ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა გამოყენებულ იქნეს უშუალოდ ამ გადამზიდველის მიმართ“. დავეთანხმებოდი წარმოდგენილ მოსაზრებას, ნორმაში მინიშნებული მაინც რომ იყოს „აშკარა“ გარემოებაზე.

შერეული გადაზიდვის შემთხვევაში, რფ-ის კანონმდებლობის თანახმად, მგზავრი იღებს ე.წ. ერთიან ბილეთს ანუ ისეთ სამგზავრო დოკუმენტს, რომელიც გამოიყენება გაგზავნის პუნქტიდან დანიშნულების პუნქტში გადაყვანის პროცესში გამოყენებული როგორც ერთი, ისე მეორე და სხვა სახის ტრანსპორტით გადაყვანისას. ამ დროს მგზავრისთვის მოქმედებს ცალკეული სატრანსპორტო საშუალების გათვალისწინებით შესაბამისი სამართლებრივი წესრიგი. გაგზავნის პუნქტში ბილეთის შექმნისას მგზავრი იხდის გადაყვანის საფასურს სრულად. ბილეთში მიეთითება მონაცემები რეისის, სამგზავრო ადგილისა და ა.შ. როგორც ერთი სატრანსპორტო საშუალების მიხედვით, ისე გადაჯდომის შემთხვევაში სხვა სატრანსპორტო საშუალების მიხედვითაც. თეორიულად შესაძლებელია ასეთი გადაყვანა დარეგულირდეს ცალკე სამართლებრივი აქტითაც, მაგ: რფ-ში არსებობს სარკინიგზო-საზღვაო, სარკინიგზო-საავტომობილო გადაყვანის წესები. ანალოგიური ხასიათის წესები საქართველოში შემუშავებული არ არის, რაც ჩემი აზრით საჭიროებს ყურადღებას და შემდგომ დამუშავებას. ამ მხრივ, დამოუკიდებელი საქართველოს სამართლებრივ სივრცეში აღსანიშნავია „საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის წესები“.<sup>206</sup> იგი

<sup>204</sup> ერთმანეთის მიმდევარი გადაზიდვისას პასუხისმგებლობის საკითხის თაობაზე იხ. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №23/269-10 04.05.2011წ.) და იმავე საქმეზე, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება (საქმე №ას-1043-1074-2011 03.10.2011წ.).

<sup>205</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ. 1, გვ. 388-389.

<sup>206</sup> საქართველოს რესპუბლიკის საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის კოლეგიის მიერ 1995 წლის 11 იანვარს დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის წესები“.

არ იყო ნორმატიული აქტისათვის დადგენილი წესით შემუშავებული და გამოცემული, თუმცა, განსაზღვრავს როგორც საავიაციო საწარმოების, ასევე საჰაერო ტრანსპორტით მოსარგებლე მოქალაქეების უფლებებს, მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობას და ბათილად თვლის საჰაერო გადაზიდვის ხელშეკრულების ყველა იმ პირობას, რომლებიც ამ წესებს არ შეესაბამებოდა. საინტერესო ფაქტია ის, რომ ეს დოკუმენტი დღემდე ძალადაკარგულად არ არის გამოცხადებული და არც გაუქმებულია.

## თავი V – საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობა

1. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები
  - 1.1. სამოქალაქო სამართალდარღვევის შემადგენლობა, როგორც სამოქალაქო პასუხისმგებლობის წინაპირობა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში

„ხელშეკრულება არსებობს მანამ, სანამ არსებობს მხარეთა განზრახვა (ნება) მისი შესრულების შესახებ. როგორც კი, თუნდაც ერთი მხარის განზრახვა (ნება) ხელშეკრულების შესრულების თაობაზე ქრება, ირღვევა თავად ხელშეკრულება“,<sup>207</sup> რაც იურიდიული პასუხისმგებლობის საფუძველი ხდება. იურიდიული პასუხისმგებლობის ერთ-ერთი სახე სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის გაგება, მიუხედავად საუკუნობრივი ჩამოყალიბებისა, დღეისათვის მაინც სამეცნიერო დისკუსიის საგნად რჩება. მ. მოსულიშვილი<sup>208</sup> იურიდიულ პასუხისმგებლობას სოციალური პასუხისმგებლობის შემადგენლობაში განიხილავს და აცხადებს, რომ „პასუხისმგებლობა წარმოადგენს საზოგადოებრივ ურთიერთობათა სუბიექტის მიერ სოციალურ ნორმათა მოთხოვნების დაცვას, ხოლო მათი დარღვევის შემთხვევაში დამრღვევი პირის მიერ პირადი ან ქონებრივი ხასიათის აღმკვეთი ღონისძიების განცდას, ატანას“. შესაბამისად, ავტორი სამართლებრივ პასუხისმგებლობას აყალიბებს, როგორც ყოველი პირის ვალდებულებას, დაიცვას სამართლებრივი ნორმების მოწერილობანი, ხოლო მათი შეუსრულებლობის შემთხვევაში, ვალდებულია განიცადოს სამართლის ნორმით გათვალისწინებული და სახელმწიფოს მიერ დადგენილი პირადი და ქონებრივი ხასიათის აღმკვეთი ღონისძიებანი.<sup>209</sup> უშუალოდ სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის

<sup>207</sup> *Корецкий А.*, Теоретико-правовые основы учения о договоре, (Теория и практика гражданского права и гражданского процесса) Санкт-Петербург, 2001г., стр. 31.

<sup>208</sup> *მ. მოსულიშვილი*, იურიდიული პასუხისმგებლობა (კონცეფციები და მოსაზრებები), თბილისი, 2002წ., გვ. 8.

<sup>209</sup> *იხ. იქვე*, გვ. 12-13.

გაგებას, გ. ხოხლოვა <sup>210</sup> აყალიბებს როგორც უკვე არსებული ვალდებულების დამატება ან ცვლილება ახალი ვალდებულებით, უზრუნველყოფილი სახელმწიფოებრივი იძულებით, – გადაიხადოს განსაზღვრული ფულადი თანხა კომპენსაციის სახით, სუბიექტური (ქონებრივი ან არაქონებრივი) უფლების დარღვევისათვის. აქედან გამომდინარე, სამოქალაქო-სამართლებრივ პასუხისმგებლობას კომპენსაციის ფუნქცია გააჩნია. გარდა ამისა, „სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობა, პასუხისმგებლობა ერთი კონტრაქტისა მეორის წინაშე, სამართალდამრღვევისა – დაზარალებულის წინაშე, დაკავშირებულია არა პიროვნული თავისუფლების ბოჭვასთან, არამედ მხოლოდ მოვალის ქონების შემცირებასთან“.<sup>211</sup>

„როდესაც სამოქალაქო-სამართლებრივ პასუხისმგებლობაზე საუბრობენ, წარმოშობის საფუძვლისა და შინაარსის გათვალისწინებით, განასხვავებენ სახელშეკრულებოს და დელიქტურს. მოცემული დაყოფა დამოკიდებულია მხარეთა შორის სახელშეკრულებო ვალდებულებების არსებობაზე. პირველ შემთხვევაში, პასუხისმგებლობა დგება, თუ დაირღვა სახელშეკრულებო ვალდებულების ერთ-ერთი მხარის უფლება, ხოლო მეორე შემთხვევაში ზიანი ადგება პირს, რომელიც არ არის სამართალდამრღვევთან სახელშეკრულებო ურთიერთობაში ანდა ასეთ ურთიერთობაში მეოფს, მაგრამ უფლების დარღვევა სცდება სამოქალაქო-სამართლებრივი ხელშეკრულებით რეგულირებას.“ <sup>212</sup> დელიქტური ვალდებულება არის სამართლის დარღვევით წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება.<sup>213</sup>

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ინსტიტუტი მით უფრო დიდ მნიშვნელობას იძენს ბოლო პერიოდში, საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, რადგან მისთვის დამახასიათებელი თვისებები – უზრუნველყოს სახელშეკრულებო პირობების დაცვა და ხელი შეუწყოს ხელშეკრულების მხარეთა შორის ნდობის გაღრმავებას, წარმოადგენს კერძო სამართლებრივი ურთიერთობების მონაწილეთა ყურადღების საგანს. ზიანის ანაზღაურება, როგორც ერთ-ერთი ფორმა სამოქალაქო პასუხისმგებლობისა, შეიძლება მოხდეს ნაწილობრივი ან სრული ანაზღაურების პრინციპის დაცვით. შესაძლებელია, კონკრეტულ შემთხვევაში, პირს რამდენიმე სახის ზიანიც მიადგეს, რა დროსაც, კრედიტორს (დაზარალებულს) შეუძლია მოითხოვოს თითოეული ზიანისათვის ცალ-ცალკე ანაზღაურება. ასევე, ცალ-ცალკე

<sup>210</sup> *Хохлова Г.*, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией *В. Витрянского*, Москва, 2002, стр. 64.

<sup>211</sup> Sohm, Systematische Rechtswissenschaft, 1906-s36. მითითებულია: *Покровский И.*, Основные проблемы гражданского права, страница 240. გაცნობილი ვარ: *ქ. ქიხაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 81.

<sup>212</sup> *Аксаментов О.*, Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки, Правовой научно-практический журнал «Кодекс info» №10, октябрь, 2000г., ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.aerohelp.ru/?idr=6&letter=%C0&idn=5>>.

<sup>213</sup> *თ. ჩიტოშვილი*, „დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტები“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, 2008წ., №1, გვ. 49.



მოსდება ყოველი სახის ზიანის ოდენობის განსაზღვრა. მაგ., რფ სკ-ის მე-15 მუხლის 1-ლი ნაწილი იცნობს სრულად ანაზღაურებას – პირს, რომლის უფლებაც დაირღვა, შეუძლია მოითხოვოს ზიანის სრული ანაზღაურება, თუ კანონით ან ხელშეკრულებით გათვალისწინებული არ არის ზიანის უფრო ნაკლები ოდენობით ანაზღაურება. ამავე კოდექსის მე-400 მუხლი იცნობს პასუხისმგებლობის ფარგლების შეზღუდვას ცალკეულ ვალდებულებით-სამართლებრივ ურთიერთობებში. აღნიშნული პრინციპი განმტკიცებულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსშიც და გამომდინარეობს არაერთი მუხლიდან (მაგ: მუხ: 408; 413). ყოველივე ასახულია გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების თავშიც და აღიარებულია საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის მარეგულირებელ ნორმებშიც (მაგ: ვარშავისა და მონრეალის კონვენციები).

ამდენად, გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების თითოეული მხარე, თუნდაც საკუთარი ინტერესებიდან გამომდინარე, იძულებული ხდება, სამართლებრივ ურთიერთობაში ჩაბმამდე გააცნობიეროს, გაანალიზოს საკუთარი ქცევის სამომავლო სავარაუდო შედეგი, რათა შედეგად არ განიცადოს სანქცირებადი ნორმების ზეწოლა და მხოლოდ ამის შემდეგ მიიღოს მართლზომიერი ქცევის გადაწყვეტილება – დადოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულება. ჩემი აზრით, აღნიშნული შეამცირებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რისკს და მისგან გამომდინარე, პრაქტიკულ სამართლებრივ პრობლემებს.<sup>214</sup>

ხელშემკვრელი მხარის ქცევა შესაძლოა განვიხილოთ როგორც უკვე ჩაღწეული ან მომავალში განხორციელებადი ქცევა. პასუხისმგებლობაც სწორედ ამ ქცევის შედეგებს ანუ სამოქალაქო სამართალდარღვევას უკავშირდება. „ვალდებულების დარღვევა არის მოვალის ისეთი ქმედება, რომელიც ობიექტურად არ შეესაბამება ვალდებულებათა წრესა და ვალდებულებით ურთიერთობას“.<sup>215</sup> ამდენად, ვალდებულებით-სამართლებრივ ურთიერთობებში ქცევა და შედეგი ერთობლიობაში პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს. ზ. ჭეჭელაშვილის <sup>216</sup> განმარტებით, ვალდებულების დარღვევისას მოვალეს პასუხისმგებლობა რომ დაეკისროს ვალდებულების დარღვევით გამოწვეული ზიანისათვის, საჭიროა წინაპირობების არსებობა, რომლებიც ერთობლივად ქმნიან სამოქალაქო-სამართლებრივი სამართალდარღვევის შემადგენლობას. ავტორი ასეთ წინაპირობებად განიხილავს: ქმედების მართლწინააღმდეგობას, მიზეზობრივ კავშირს მოვალის ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის და ბოლოს, ზიანის მიყენებას. საყურადღებოა, რომ ავტორი წინაპირობათა შორის არ ასახელებს სუბიექტის ბრალს. „სამოქალაქო ურთიერთობის სუბიექტის სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის ბრალის

<sup>214</sup> *Gabichvadze Sh.*, Key Legal Problems and Civil Law Regulations of the Liability of the Air Carriers in Georgia, 2010, p.4. **გამოქვეყნებულია** **საიტზე:** <[http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research\\_work/foreign\\_law\\_comparative\\_law/russland\\_und\\_weitere\\_gus\\_staat/beitrage\\_und\\_informationen\\_zum.cfm](http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research_work/foreign_law_comparative_law/russland_und_weitere_gus_staat/beitrage_und_informationen_zum.cfm)>.

<sup>215</sup> *ს. მაჩალაძე*, ზიანის ანაზღაურება ვალდებულების დარღვევისას, (საქართველოსა და გერმანიის კანონმდებლობათა შედარებითი ანალიზი), უფროსი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, სპეციალური გამოცემა, 2004წ. გვ. 74.

<sup>216</sup> *ზ. ჭეჭელაშვილი*, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008წ. გვ. 182.

ცალკეული ფორმის არსებობა იურიდიული მნიშვნელობის მქონეა და განსხვავებულ სამართლებრივ შედეგებს წარმოშობს“. <sup>217</sup> „სამოქალაქო სამართალში ზიანის ცნებაში მოიაზრება პირის ქონებაზე ან სამართლებრივად დაცულ სხვა სიკეთეზე გარკვეული ზემოქმედებით გამოწვეული უარყოფითი შედეგი“. <sup>218</sup> ამასთან, გადაზიდვა-გადაყვანის სამართლებრივი ურთიერთობიდან გამომდინარე, შესაძლოა წარმოიშვას სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება სათანადო მოთხოვნის საფუძველზე. „ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელიც მისი გამომწვევი ქმედების უშუალო, აუცილებელი, პირდაპირი შედეგია“. <sup>219</sup> ზ. ჭეჭელაშვილისაგან განსხვავებით, გ. მატევი <sup>220</sup> თვლის, რომ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საერთო და განსაკუთრებული საფუძველი სამოქალაქო სამართალდარღვევის შემადგენლობაა, სადაც განიხილავს ოთხ ელემენტს – მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, საზიანო შედეგი, მიზეზობრივი კავშირი და ბრალი. აქ, უკვე, ავტორმა ბრალი პასუხისმგებლობის წინაპირობად განიხილა. არსებობს სხვა მოსაზრებაც, რომლის თანახმად, სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის (განსაკუთრებული ან საერთო) საფუძველია როგორც ქონებრივი, ისე პირადი არაქონებრივი სუბიექტური სამოქალაქო უფლებების დარღვევა <sup>221</sup> და არა სამოქალაქო სამართალდარღვევის შემადგენლობა. ამასთან დაკავშირებით, ეჭვს იწვევს მოსაზრება იმის შესახებ, რომ სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობა შესაძლოა დადგეს სხვისი ასეთი უფლების დარღვევის გარეშე. <sup>222</sup> ხელშეკრულების რომელიმე მხარისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის, ერთ-ერთ აუცილებელ წინაპირობად მიიჩნია მის არამართლზომიერ ქმედებასა და ამ ქმედებით გამოწვეულ ზიანს შორის მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის არსებობა, რომლის დადგენა არ უნდა ქმნიდეს პრაქტიკულ სირთულეებსაც, რამეთუ დავის არსებობის შემთხვევაში, როგორც წესი, სასამართლოს მიერ გამოკვლეული და დადგენილი უნდა იქნეს ის გარემოებები, რომელთა არსებობამაც ხელი შეუწყო ზიანის გამოწვევას ანუ რა პირობებში მოხდა პასუხისმგებლობის საფუძველის წარმოშობა. შესაბამისად, ამ პროცესში იკვეთება ბრალეული სუბიექტიც. ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, ვთვლი, რომ გადაწყვან-

<sup>217</sup> **ბ. ჩიტაშვილი**, „ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ.149.

<sup>218</sup> **Жалинский А., Рёрхт А.**, Введенные в немецкое право, М., 2001, 367. **მითითებულია:** **ქ. ქონაშვილი**, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 82.

<sup>219</sup> **შ. ჩიკვაშვილი**, „დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში“, კრებული „სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები“, თბილისი, 2003წ., გვ. 186.

<sup>220</sup> **იხ. Хохлова Г.**, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией **В. Витрянского**, Москва, 2002, стр. 81. **შეად.** **ბ. ჩიტაშვილი**, „ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 145-146.

<sup>221</sup> **იხ.** იქვე.

<sup>222</sup> **იხ. Хохлова Г.**, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией **В. Витрянского**, Москва, 2002, страница 81.

გადამზიდველის პასუხისმგებლობა სწორად ეყრდნობა ბრალეულობის პრინციპს. „ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპი, როგორც რომაული სამართლებრივი აზროვნების ერთ-ერთი ფასეული ელემენტი, საყოველთაოდ აღიარებულია როგორც სახელშეკრულებო, ისე დელიქტურ სამართალში“.<sup>223</sup> გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის 280-ე I პარაგრაფის თანახმად, მოვალის მიერ ვალდებულების დარღვევისას, კრედიტორს შეუძლია გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მოვალეს ბრალი არ მიუძღვის ვალდებულების დარღვევაში. ანალოგიურად, საქართველოს სკ-ის 394-ე მუხლის I ნაწილის თანახმად, მოვალის მიერ ვალდებულების დარღვევისას, კრედიტორს შეუძლია მოითხოვოს ამით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება. ეს წესი არ მოქმედებს მაშინ, როცა მოვალეს არ ეკისრება პასუხისმგებლობა ვალდებულების დარღვევისათვის. ამდენად, იმისათვის, რომ გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობა დაეკისროს, უნდა არსებობდეს სამოქალაქო სამართალდარღვევის შემადგენლობა – გადამყვან-გადამზიდველის ქმედება, მატერიალური ზარალი (ზიანი), მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი გადამყვან-გადამზიდველის ქმედებასა და დამდგარ ზიანს შორის. ამ მხრივ, სწორი გადაწყვეტილებაა მიღებული ქართველი კანონმდებლის მიერ საქართველოს სკ-ის 412-ე მუხლთან მიმართებაში, რომლის თანახმად „ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელიც მოვალისათვის წინასწარ იყო სავარაუდო და წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს“. „გერმანულ ცივილისტურ მეცნიერებაში ბრალი განიმარტება როგორც განზრახვისა (ზიანის მიმყენებელმა იცოდა და სურდა საკუთარი ქმედების შედეგი) და გაუფრთხილებლობის (სამართალდამრღვევის ქმედებაში არ არსებობს სამოქალაქო ბრუნვისათვის აუცილებელი წინდახედულება)“<sup>224</sup> მომცველი ობიექტურად მართლსაწინააღმდეგო და სუბიექტურად გაკიცხვადი ქმედება ქმედუნარიანი პირისა“.<sup>225</sup> ფრანგული სამართლებრივი დოქტრინის თანახმად, ბრალეული მოქმედება სახეზეა, თუ საქმე გვაქვს აკრძალულ მოქმედებასთან და კანონით პირზე დაკისრებული მოვალეობის დარღვევასთან.<sup>226</sup> ევროპული სამართლის ანალოგიურად, ქართულ სამოქალაქო სამართალში ცნობილია, გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის განზრახი ან გაუფრთხილებლობითი ფორმა. ზ. ჭეჭელაშვილის<sup>227</sup> განმარტებით – სუბიექტური მხრივ: – ბრალი, შეიძლება იყოს განზრახი ან

<sup>223</sup> *Варкалло В.*, Об ответственности по гражданскому праву, Москва, 1978, 100, მითითებულია:

*ქ. ქონაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, გვ. 83.

<sup>224</sup> *Медикус Д.*, Отдельные виды обязательств в Германском гражданском уложении. В книге: Проблемы гражданского и предпринимательского права Германии, 136. მითითებულია:

*ქ. ქონაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 88.

<sup>225</sup> *Жалинский А., Рёрхт А.*, Введеные в немецкое право, Москва, 2001, 367. მითითებულია:

*ქ. ქონაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 88.

<sup>226</sup> *Морандьер Ж.*, Гражданское право Франции, Москва, 1960, 407. მითითებულია: *ქ. ქონაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 88.

<sup>227</sup> *ზ. ჭეჭელაშვილი*, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008წ., გვ. 183-185.

გაუფრთხილებლობითი, რომელთა შორის განსხვავება სამოქალაქო სამართლისათვის არ არის მნიშვნელოვანი, ვინაიდან მოვალე განზრახვისა და გაუფრთხილებლობისათვის ერთნაირად აგებს პასუხს. თუმცა, განსხვავება მაშინ შეიძლება იყოს გადამწყვეტი მნიშვნელობის მქონე, როდესაც ადგილი აქვს პასუხისმგებლობის თავიდან აცილების შეთანხმებას. ასეთი შეთანხმება კი, პირდაპირ გამორიცხულია საქართველოს სკ-ის 669-ე მუხლის მე-3 ნაწილით – გადამზიდველის პასუხისმგებლობა არ შეიძლება გამორიცხოს ან შეიზღუდოს ხელშეკრულებით. <sup>228</sup> ასევე, 697-ე მუხლით, რომლის თანახმადაც, „გადამზიდველს არ შეუძლია დაეყრდნოს ამ თავის იმ წესებს, რომლებიც მის პასუხისმგებლობას გამორიცხავენ ან ზღუდავენ, ანდა მტკიცების ტვირთისაგან ათავისუფლებენ მას, თუკი ზიანი გამოწვეულია მისი ბრალით“. რაც შეეხება განზრახვის ცნებას, ქართული სამოქალაქო კანონმდებლობა მას არ იცნობს. როგორც ზ. ჭეჭელაშვილი<sup>229</sup> მიუთითებს „სასამართლო პრაქტიკისა და მეცნიერებაში გაბატონებული შეხედულების მიხედვით, განზრახვა მოიცავს შედეგის ცნობასა და სურვილს და მართლწინააღმდეგობის შეგნებას.“ „სამოქალაქო სამართალში განზრახვა არის მართლწინააღმდეგო შედეგის ცოდნა და სურვილი ანუ შედეგის ცოდნა და სურვილი მართლწინააღმდეგობის შეგნებით“. <sup>230</sup> „გაუფრთხილებლობად ითვლება მოქმედება, რომლითაც ირღვევა სამოქალაქო ბრუნვისათვის დამახასიათებელი აუცილებელი ყურადღებიანობის მოთხოვნები. გაუფრთხილებლობის ცნება არ არის დამოკიდებული ყურადღებიანობის იმ ხარისხზე, რომელიც შეიძლება გამოიჩინოს ინდივიდუალურად ბრალეულმა პირმა“. <sup>231</sup>

პასუხისმგებლობის ობიექტური და სუბიექტური გაგებიდან, ობიექტური პასუხისმგებლობის პრინციპი პოზიტიურ სამართალში თანდათან რომ აისახება, ადასტურებს მაგ., ინგლისის პარლამენტის მიერ 1982 წელს მიღებული კანონი „სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“, რამაც დაარეგულირა პასუხისმგებლობის საკითხი თვითმფრინავის მიწაზე ჩამოვარდნის შემთხვევაში. ინდივიდუალურ ბრალეულობაზე ორიენტირებული, პასუხისმგებლობის რომაული პრინციპი კი მე-19 სა-ში მყარად დამკვიდრდა კონტინენტალურ სახელშეკრულებო სამართალში (საფრანგეთი, გერმანია). დღესაც, მათ შორის, საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობაში, გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობა, ძირითადად ეყრდნობა ბრალეულობის პრინციპს. „სამოქალაქო სამართალი იცნობს სამართალდამრღვევის ბრალეულობის პრეზუმფციას. კერძოდ, ის ივარაუდება ბრალეულად, მანამ არ დაამტკიცებს სამართალდარღვევაში საკუთარი ბრალის არარსებობას, იმას, რომ მიიღო ყველა ზომა, რაც მოეთხოვებოდა კონკრეტულ სიტუაციაში სამართალდარღვევის თავიდან

<sup>228</sup> **იხ. აგრეთვე, მ. თოდუა, კ. ვილეშხი**, ვადლებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 83.

<sup>229</sup> **ზ. ჭეჭელაშვილი**, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008წ., გვ. 183.

<sup>230</sup> **Fikentscher W., Schuldrecht**, 8, Auflage, Berlin – New-York, 1992, 312. **მიითითებულია:** საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3, გვ. 382.

<sup>231</sup> **Dieter Medicus, Schuldrecht**, Allgemeiner Teil, 8, Auflage, S. 149. **მიითითებულია:** საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3, გვ. 384.

ასაცილებლად, ანუ მტკიცების ტვირთი მოვალის მხარეზეა“. <sup>232</sup> რფ სკ-ის თანახმად, პასუხისმგებლობა ძირითადად გადამყვან-გადამზიდველზეა. ამავე კოდექსის 401-ე მუხლის მე-2 ნაწილის იმპერატიულობის გათვალისწინებით, ბრალის არსებობა უნდა გამოირიცხოს თავად დამრღვევმა. ბრალის გამომრიცხველი გარემოებებია მის მიერ, ნაკისრი ვალდებულების ჯეროვნად შესრულებისათვის ყველა შესაძლო ზომის მიღება. საპაერო ხომალდის ექსპლუატანტის პასუხისმგებლობისათვის საჭიროა მისი ბრალეულობის დამტკიცება. იგი, მხოლოდ ამ შემთხვევაში აგებს პასუხს და არა მაგ., დაუძლეველი ძალის ან დაზარალებულის ბრალეულობით გამოწვეული ზიანისათვის. ანალოგიურად, საქართველოს საპაერო კოდექსი გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობას აკისრებს, მხოლოდ მისი ბრალეულობის დადგენის შემთხვევაში. მტკიცების ტვირთიც ამ უკანასკნელზეა და ვიდრე მტკიცებულებათა წარდგენის გზით არ დაამტკიცებს, რომ ყველა ზომა მიიღო ზიანის ასაცილებლად ან ასეთი ზომების მიღება შეუძლებელი იყო, ითვლება, რომ ზიანის ანაზღაურების საფუძველი წარმოშვა მისმა ბრალეულმა ქმედებამ. აქედან გამომდინარე, დასაშვები ხდება მსჯელობა მისი პასუხისმგებლობის საკითხის დაყენების თაობაზე. მტკიცების ტვირთი გადამყვან-გადამზიდველზეა მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის მიხედვითაც. ბრალეულობის პრინციპის გათვალისწინებით სუბიექტის პასუხისმგებლობის შესახებ ცალსახად მიუთითებს საერთაშორისო პრაქტიკაც, რაც ნათლად ჩანს ვარშავის კონვენციაშიც, სადაც მაგ., ნათქვამია, რომ საპაერო გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, თუ დაამტკიცებს, რომ მან ან მისმა უფლებამოსილმა პირმა ყველა აუცილებელი ზომა მიიღო ზიანის ასაცილებლად ან შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. აღნიშნულთან კავშირში, მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 1008-ე მუხლის მე-4 ნაწილი იცნობს საინტერესო მიდგომას ნაწილობრივი ბრალის არსებობის შესახებ – თუ ზარალი ნაწილობრივ გამოიწვია გარემოებებმა, რომელთა გამოც გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, ხოლო ნაწილობრივ გარემოებებმა, რომლებიც შესაძლოა მას ბრალად შეერაცხოს, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს მხოლოდ ამ უკანასკნელი სახის ზომით. მოცემულ სამართლის ნორმაში იკვეთება ზიანის დადგომაში ბრალეულობის პროპორციულად პასუხისმგებლობის პრინციპი, რაც ობიექტური ჭეშმარიტების დადგენას ემსახურება, ამდენად, დადებით შეფასებას იმსახურებს და სასურველი იქნება მისი ამ ფორმით საქართველოს კანონმდებლობაში ასახვა.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** კანადაში სასამართლომ განიხილა საქმე, რომელიც შეეხება იონჯის ბურთულების (alfalfa pellets) მულტი-მოდალურ გადაზიდვას ტანდერ-ბეიდან მონრეალში. მონრეალში ტვირთის გადაზიდვისას ხანძარი გაჩნდა. შედეგად, დაზიანდა ტვირთი და გადაზიდვის საშუალება. მოთხოვნა წამოაყენა ორივე მხარემ – გადამზიდველმა და მიმღებმა. მოსარჩელე (მიმღები) ითხოვდა ტვირთის დაზიანებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას, ხოლო მოპასუხე

<sup>232</sup> Гражданское право, под редакцией *Суханова Е.*, 447, **მიითითებულია:** *ქ. ქონაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 84.

(გადამზიდველი) გადაზიდვის საშუალების დაზიანებით გამოწვეული ზარალის ანაზღაურებას. მოსარჩელის პრეტენზია შეეხებოდა ზედნაღებს, სადაც მითითებული იყო, რომ ტვირთის მიღება მოხდა შესაბამისი პირობებით და კარგ მდგომარეობაში. სასამართლომ ცეცხლის გაჩენის მიზეზის გასარკვევად მოისმინა ექსპერტთა და მოწმეთა ჩვენებები და დაასკვნა, რომ ადგილი ჰქონდა თვითააღებას. ამიტომ სასამართლო დაინტერესდა საკითხით – იყო თუ არა იონჯის ბურთულები „საშიში ტვირთი“. დაასკვნა, რომ იგი ნამდვილად საშიში იყო იმ მომენტიდან, როცა არასათანადოდ შენახული შეიძლება აალებულიყო. მიუთითა, რომ მხარეები (გამგზავნი და გადაზიდველი) თავის დროზე არ შეთანხმებულან საფრთხეშემცველი ტვირთის გადაზიდვაზე. ამდენად, მოსარჩელე მოპასუხეს ვერ მიაწოდებდა სათანადო ინფორმაციას საშიში ტვირთის გადაზიდვის თაობაზე. საბოლოოდ, სასამართლომ მიიჩნია, რომ საერთო ნორმების დაცვით პასუხისმგებლობა უნდა დაკისრებოდა გამგზავნს. შედეგად, მოპასუხის მოთხოვნა დასაშვებად მიიჩნია, ხოლო მოპასუხისადმი წაყენებული მოსარჩელის მოთხოვნა უარყო. მიღებულ გადაწყვეტილებას დაეთანხმა აპელაციაც.<sup>233</sup>

## 12. ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა

ბრალის მიხედვით პასუხისმგებლობისა და ნაწილობრივი ბრალის მიხედვით პასუხისმგებლობასთან ერთად, სამოქალაქო სამართალი იცნობს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას. „სახელშეკრულებო სამართალში ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას ხშირად უკავშირებენ მოვალისა და კრედიტორის მიერ ვადის გადაცილებას, გვაროვნულად განსაზღვრული ნივთის დაღუპვას, ხოლო დელიქტურ სამართალში მომეტებული საფრთხის წყაროს მიერ ზიანის მიყენების ფაქტს“. <sup>234</sup> გ. პუხტა მიიჩნევდა, რომ „მაღალი ხარისხის წინდახედულების დაუცველობისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრება უთანაბრდებოდა შემთხვევითობისათვის მხარის პასუხისმგებლობას“, რაც რეალურად გულისხმობდა ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას.<sup>235</sup>

ზემოთ მითითებული საფუძვლებით ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის საკითხის დაყენება სავსებით შესაძლებელია ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობებიდან გამომდინარე. რამდენადაც მგზავრის გადაყვანა (ბარგის გადატანა), ასევე, ტვირთის

<sup>233</sup> Elders Grain Company Limited et al. v The “Ralph Misener” et al., 2005 FCA 139 affg. 2003 FC 837. **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm>>.

<sup>234</sup> **ქ. ქიჩაშვილი**, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებით-სამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1 გვ. 108.

<sup>235</sup> **Puchta G.**, Pandekten, 2<sup>nd</sup> ed., Leipzig, 1844, §266, **მითითებულია**: Gordley J., Foundations of Private Law: Property, Tort, Contract, Unjust Enrichment, Oxford University Press, New York, 2006, 341. **გაცნობილი ვარ: ნ. ჩიტაშვილი**, „ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 147.

გადაზიდვა შეთანხმებულ ან გადასაზიდად საჭირო ჩვეულებრივ ვადებში ხორციელდება, მისი დაცვა განსაკუთრებულ ყურადღებას მოითხოვს ყოველი სუბიექტის მხრიდან, თუმცა, ვადის დაუცველობას (შესრულების ვადის გადაცილებას) შესაძლოა პრაქტიკაში ადგილი ჰქონდეს როგორც გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის, ისე გადამყვან-გადამზიდველსა და გამგზავნს (მიმღებს) შორის კონკრეტულ ურთიერთობაში, რაც ასევე შესაძლებელია პასუხისმგებელი სუბიექტის ბრალით გამოწვეული არ იყოს, მაგრამ მისი პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენდეს. საქართველოს სკ-ის 686-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილებისათვის. იგი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ვადის გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ან ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს. ამ შემთხვევაში, გადამზიდველს არ შეუძლია მიუთითოს სატრანსპორტო საშუალების ნაკლზე და არც ამ სატრანსპორტო საშუალების გამჭირავებლის ან დამჭირავებლის მომსახურე პერსონალის ბრალზე. ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილებას განმარტავს ამავე კოდექსის 688-ე მუხლი, სადაც შეთანხმებული ვადისა ან გადასაზიდად საჭირო ჩვეულებრივი დროის დარღვევის გარდა, ვადის გადაცილებად მიჩნეულია, ვადის დარღვევა, რომელიც წინდახედულ გადამზიდველს უნდა დაეცვა ჩვეულებრივ შემთხვევაში.

ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა სუბიექტს შესაძლოა დაეკისროს გვაროვნულად განსაზღვრული ნიუთის – ტვირთის (ბარგის) დაღუპვის გამოც.

სატრანსპორტო საშუალება – საჰაერო ხომალდი, როგორც გადაყვანა-გადაზიდვის საშუალება, თავისთავად წარმოადგენს მომეტებული საფრთხის წყაროს, რომლითაც გამოწვეული ზიანი ანაზღაურდება დელიქტური სამართლის ნორმების შეფარდებით გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ანუ შესაძლებელია მას დაეკისროს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა. ამ მხრივ საინტერესოა საქართველოს სკ-ს 999-ე მუხლი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებას ეხება. პასუხისმგებლობა დგება როგორც მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის), ისე ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობებში დამდგარი ზიანისათვის. თავისებურება ის არის, რომ პასუხისმგებლობა ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, ამ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციით გამოწვეული ზიანისათვის ბრალის მიუხედავად.<sup>236</sup> მკაცრ პასუხისმგებლობას განამტკიცებს ამავე მუხლის მე-3 ნაწილი, სადაც კონკრეტიზებულია საავიაციო ტრანსპორტის ექსპლუატაციით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების საკითხი. ასევე საინტერესოა საქართველოს საჰაერო კოდექსის 81-ე მუხლი, რომელიც მიწის ზედაპირზე მყოფ დაზარალებულ მესამე პირს უფლებას აძლევს,

<sup>236</sup> საქართველოს სკ-ის 999-ე მუხლის განმარტებასთან დაკავშირებით იხ. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინებები (საქმე №ას-458-434-2012 30.04.2012წ.; საქმე №ას-81-71-2011 18.04.2011წ.).

დამტკიცების შემთხვევაში გადაყვან-გადამზიდველს მოსთხოვოს ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდიდან გადმოვარდნილი საგნით ან ფიზიკური პირით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება. მოცემულ შემთხვევაში, ზარალი შესაძლოა სულაც არ იყოს გადაყვან-გადამზიდველის ბრალით გამოწვეული. ზარალი უნდა იყოს საავიაციო შემთხვევის პირდაპირი შედეგი ან ადგილი უნდა ჰქონდეს საჰაერო მოძრაობის წესების დარღვევას. ასევე, საინტერესოა ამავე კოდექსის 82-ე მუხლი, რომელიც არეგულირებს ხომალდის დაზიანებით (ორი ხომალდის შეტაკებით) გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების საკითხს, სადაც პასუხისმგებლობას აკისრებს ხომალდის მფლობელს (გადაყვან-გადამზიდველს) მიუხედავად ბრალის არარსებობისა, როგორც მგზავრის გარდაცვალების შემთხვევაში, ისე, მისი ჯანმრთელობის მოშლის ან ხომალდზე მყოფი მესამე პირის ქონებისათვის ზარალის მიყენებისათვის. მოცემულ შემთხვევებში, გადაყვან-გადამზიდველის მიერ ზიანის ანაზღაურება არ უკარგავს მას ბრალეული სუბიექტის მიმართ რეგრესის წესით დავის უფლებას.

### 1.3. გადაყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი), პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება

#### 1.3.1. გადაყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი)

„საერთაშორისო საჰაერო მიმოსვლები საჭიროებს ერთგვაროვან მიდგომას ავიაგადამზიდველის მატერიალური პასუხისმგებლობის მიმართ.“<sup>237</sup> გადაყვან-გადამზიდველი, როგორც წინა პარაგრაფებში ვისაუბრეთ, საქართველოსა და სხვა ქვეყნების (მაგ: რფ-ია, მოლდავეთი) კანონმდებლობით, ასევე ვარშავისა და მონრეალის კონვენციებით, აღიარებულია როგორც ტვირთის გადაზიდვისა და/ან მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების აუცილებელი მხარე, რომელსაც ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, სხვა შესაძლო ვალდებულებებთან ერთად, ეკისრება პასუხისმგებლობა. აგრეთვე გადაყვან-გადამზიდველი საერთაშორისო უნიფიცირებული ნორმებიდან, მოქმედი კანონმდებლობიდან (სადაც ასახვას ჰპოვებს პრინციპი ვალდებულების ჯეროვანი შესრულების შესახებ) ან თავად ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, უფლება-მოვალეობების მატარებელი სუბიექტია. „კანონი ითხოვს ვალდებულების შესრულებას ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად. შესაბამისად, თუ ვალდებულება ასე არ სრულდება, სახეხეა ვალდებულების დარღვევა“.<sup>238</sup> ეს კი პირდაპირ კავშირშია გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან. ამდენად, გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის წინაპირობა, მის მიერვე

<sup>237</sup> დ. გუფერიძე, „პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართალში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, 2009წ., №1, გვ. 114.

<sup>238</sup> ზ. ჭეჭელაშვილი, სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2008წ., გვ. 181.



ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობა ან არაჯეროვანი შესრულებაა, რაც შესაძლოა სხვადასხვა მდგომარეობით გამოვლინდეს. კანონმდებლობამ დასაშვებია განსაზღვროს ასეთ წინაპირობათა ჩამონათვალი, მაგრამ მათი სრულად განსაზღვრა პრაქტიკულად შეუძლებელია, რის გამოც კანონმდებლები ხშირ შემთხვევაში ზოგადი განსაზღვრებებით შემოიფარგლებიან. ამავედროულად უნდა ითქვას, რომ გადამყვან-გადამზიდველს, როგორც ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილე სუბიექტს, როგორც კეთილსინდისიერ მფლობელს უფლება აქვს ნებისმიერ ანუ განუსაზღვრელ პირთაგან დაიცვას თავისი როგორც მფლობელობის, ისე – სარგებლობის უფლება და ყველასგან მოითხოვოს ხელშეშლის აღკვეთა.<sup>239</sup>

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის მე-2 ნაწილი („გადამზიდველის პასუხისმგებლობა“) აერთიანებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მარეგულირებელ ნორმებს. აღნიშნული ნაწილის რიგით პირველ, ხოლო კოდექსის 686-ე მუხლში, რომელიც სათაურდება „ცნება, შინაარსი“, საუბარია გადამყვან-გადამზიდველის მხოლოდ ტვირთთან მიმართებაში პასუხისმგებლობაზე და ასეთი პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებებზე. რაც შეეხება გადამყვან-გადამზიდველის მგზავრთან მიმართებაში პასუხისმგებლობას და ასეთი პასუხისმგებლობის გამორიცხვის საკითხს, საუბარია კოდექსის 669-ე მუხლში, რომელიც ასევე სათაურდება როგორც „გადამზიდველის პასუხისმგებლობა“. დასახელებული მუხლი არ არის მოქცეული კოდექსის მე-12 თავის მე-2 ნაწილში ანუ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მარეგულირებელ ნორმებს შორის. იკვეთება საკანონმდებლო ტექნიკის პრობლემა, ხოლო ხარვეზის აღმოფხვრის მიზნით, მიუთითებს ინკორპორაციულ-კოდიფიკაციური გადამუშავების აუცილებლობაზე. მიმაჩნია, რომ სწორია კოდექსში პასუხისმგებლობის დამდგენი და განმსაზღვრელი ნორმების ცალკე ნაწილად გაერთიანება, მაგრამ ეს ნაწილი უნდა სათაურდებოდეს როგორც „გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა“ და მოიცავდეს, როგორც ტვირთის მიმართ, ასევე მგზავრის მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მომწესრიგებელ ნორმებს. ასეთ შემთხვევაში, კოდექსის 669-ე მუხლი, მის მიმართ იურიდიული ინტერესის დაკარგვის გამო, ამოღებულ უნდა იქნეს. საკანონმდებლო ტექნიკის პრობლემა დგას საქართველოს სკ-ის 686-ე მუხლის 1-ლ ნაწილშიც, სადაც გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საფუძვლებია განსაზღვრული. კერძოდ, ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვა ან დაზიანება. უნდა ითქვას მოცემული მუხლის 1-ლი ნაწილის რედაქციასთან დაკავშირებით. მის ფორმულირებაში „გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის...“, ლოგიკური მაკავშირებელი „და“ უნდა შეიცვალოს „ან/და“-თი, ვინაიდან,

<sup>239</sup> თ. ჩიტოშვილი, “ვალდებულებით-სამართლებრივი და სანივთო-სამართლებრივი უფლებების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი”, ჟურნალი “მართლმსაჯულება”, 2007წ., №1, გვ. 52.

თეორიულადაც და პრაქტიკულად სავსებით შესაძლებელია სახეზე იყოს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ მხოლოდ დაკარგვა ან მხოლოდ დაზიანება ან ორივე ერთად, ხოლო მოცემული სამართლის ნორმის განმარტებით, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისათვის საჭიროა სახეზე იყოს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვა და დაზიანება.

საქართველოს სკ-გან განსხვავებით, საქართველოს საჰაერო კოდექსში გამოიწვეულია გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის პირობები საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი გადაყვანა-გადაზიდვების დროს. პირველ შემთხვევაში, პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ამავე კოდექსით, საერთაშორისო სამართლებრივი აქტებითა და საქართველოს მიერ უცხო სახელმწიფოებთან დადებული ხელშეკრულებებით. ბუნებრივია, ძირითადი აქცენტი მონრეალის კონვენციაზე კეთდება, რაც კიდევ ერთი საფუძველია საქართველოს შიდა საკანონმდებლო ნორმების მასთან მისადაგებისათვის. მეორე შემთხვევაში კი, ამ კოდექსითა და საქართველოს სხვა, შიდა საკანონმდებლო აქტებით. კოდექსი გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას არ გამოიწვევს მგზავრისა და ტვირთის მიხედვით ცალ-ცალკე მუხლებში, რაც ჩემი აზრით, საჭიროა განხორციელდეს. ამასთან, სამართლის ნორმათა სისტემატიზაციის თვალსაზრისით, აქ არსებული ანალოგიური ხასიათის პრობლემები აღმოფხვრილ უნდა იქნეს. რფ-ის კანონმდებლობის თანახმად, ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის საკითხის გადაწყვეტა ხდება რფ სკ-ის და მასთან ერთად სატრანსპორტო დარგში მიღებული კანონებისა და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტების, წესდებებისა და დებულებების გამოყენებით, სადაც ასევე განსაზღვრულია როგორც პასუხისმგებლობის, ისე მისგან განთავისუფლების საფუძვლები. ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული ვალდებულებები ექვემდებარება პასუხისმგებლობის შესახებ სამოქალაქო კანონმდებლობის საერთო წესებს მხოლოდ იმ ზომით, რაც გათვალისწინებული არ არის ამ საკითხებზე გამოცემული სატრანსპორტო ნორმატიული აქტებით.

უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ი იცნობს ხელშეკრულების მხარეთა პასუხისმგებლობის ზოგად საფუძვლებს, როგორც წესი, ვალდებულებათა შეუსრულებლობის ან არაჯეროვანი შესრულების სახით, რაც ექვემდებარება სამართლებრივ რეგულირებას ამავე ქვეყნის კანონმდებლობისა და მხარეთა ხელშეკრულების შესაბამისად, ხოლო საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებისას, გამოიყენება ასევე უზბეკეთისათვის შესასრულებლად სავალდებულო საერთაშორისო სამართლის ნორმები. სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ი საინტერესოა იმ მხრივ, რომ ხელშეკრულების წერილობით გაფორმების შემდგომ, იმავე ზოგადი საფუძვლით, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხის მომწვესრიგებელ ნორმებად ასახელებს ხელშეკრულებას, თუ შიდა სახელმწიფოებრივი კანონმდებლობით სხვა რამე არ არის გათვალისწინებული.

უფრო კონკრეტულად, უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველმა შეიძლება პასუხი აგოს მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დარღვევისათვის, რაც შეიძლება გამოიხატოს მგზავრის ჯანმრთელობის დაზიანებაში ან მის გარდაცვალებაში ან დაგვიანებით

გადაყვანაში. ბარგის და/ან ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევისათვის – ბარგის და/ან ტვირთის ნაწილობრივ ან მთლიანად დაზიანებაში ან დაკარგვაში, მიუწოდებლობაში ან დაგვიანებით მიწოდებაში. კანონმდებელი გადამყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს გაატაროს ყველა ღონისძიება, რათა არ წარმოიშვას მისი პასუხისმგებლობის რომელიმე ზემო დასახელებული საფუძველი. წინააღმდეგ შემთხვევაში, იგი ვალდებული ხდება მისი ბრალის და შესაბამისად პასუხისმგებლობის გამორიცხვის მიზნით, ამტკიცოს ასეთ ღონისძიებათა გატარების შეუძლებლობა. აქაც, პასუხისმგებლობის ძირითადი პრინციპი გადამყვან-გადამზიდველის ბრალეულობაა. კანონმდებლობა მას აკისრებს მტკიცების ვალდებულებასაც, რაც ცხადია, მისსავე ინტერესებს ემსახურება. საქართველოს სკ-ის ანალოგიურად, ვიდრე დამტკიცებული არ იქნება პასუხისმგებლობის გამომრიცხველი გარემოება, ივარაუდება, რომ ტვირთის დაზიანება, დაკარგვა ან დაგვიანებით მიწოდება გადაზიდვის პროცესში მოხდა. თუმცა ამ საკითხში ქართველი კანონმდებლისაგან განსხვავებით, უზბეკი კანონმდებელი უფრო ლოიალური აღმოჩნდა, განაცხადა რა, რომ პასუხისმგებლობის საფუძველი გადაზიდვის პროცესში წარმოიშვა. ამით მან შექმნა სამართლებრივი დავის საფუძველი ბრალეული პირის გამოკვეთასთან დაკავშირებით. ქართველმა კანონმდებელმა კი პირდაპირ განაცხადა, რომ იმავე სიტუაციაში ჩაითვლება, რომ ზიანი გადამყვან-გადამზიდველის მიზეზითაა გამოწვეული, შესაბამისად, ცხადია, ზიანის ანაზღაურების პრეტენზია უდავოდ მასვე წაეყენება. ვთვლი, რომ ამ შემთხვევაში, ქართველი კანონმდებელი უფრო მკაცრი აღმოჩნდა, რის გამოც შესაძლებელია საწინააღმდეგოს დამტკიცებამდე გადამყვან-გადამზიდველს მოუწიოს ზიანის ანაზღაურება, რაც საწინააღმდეგოს დამტკიცების შემთხვევაში შესაძლოა აღმოჩნდეს უსამართლო და ობიექტურობას მოკლებული. მიუხედავად იმისა, რომ ქართველი კანონმდებელი ასეთ მდგომარეობაში აღმოჩენილ გადამყვან-გადამზიდველს, ზოგადი სამართლებრივი ნორმების საფუძველზე საშუალებას აძლევს იდავოს რეგრესის წესით, მაინც გაუმართლებლად მიმაჩნია სამოქალაქო სამართალდარღვევის არასრული შემადგენლობისას (მხედველობაშია, ბრალეული პირის გამოკვეთის პრობლემა) გადამყვან-გადამზიდველისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრება.<sup>240</sup> საფრანგეთის კანონმდებლობის მიხედვით,<sup>241</sup> დაკარგვის და დაზიანების შემთხვევაში გადამზიდველი ორიენტირებულია შედეგზე, მაგრამ ჩავარდნის ალბათობა დასაშვებია. თუმცა მგზავრის გადაყვანის შემთხვევაში ძალაში რჩება შედეგზე ორიენტირებული მიდგომა, რა დროსაც ჩავარდნის ალბათობა გამორიცხულია. ინგლისური კანონმდებლობის მიხედვით<sup>242</sup> საწინააღმდეგო

<sup>240</sup> *Gabichvadze Sh*, Key Legal Problems and Civil Law Regulations of the Liability of the Air Carriers in Georgia, 2010, p.8-9. **გამოქვეყნებულია საიტზე:** <[http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research\\_work/foreign\\_law\\_comparative\\_law/russland\\_und\\_weitere\\_gus\\_staat/beitrage\\_und\\_informationen\\_zum.cfm](http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research_work/foreign_law_comparative_law/russland_und_weitere_gus_staat/beitrage_und_informationen_zum.cfm)>.

<sup>241</sup> *ib.* Contract Law, Casebooks on the Common Law of Europe, General Editors *Professor Hugh Beale, Professor Hein Kotz, Professor Arthur Hartkamp, Professor Denis Tallon*, Oxford and Portland, Oregon 2002 \_\_ p. 670.

<sup>242</sup> *ib.* იქვე.

წესია. გადამზიდველი ვალდებულია გარკვეული ძალისხმევა გასწიოს მგზავრების გადასარჩენად, მაგრამ ალბათობა რომ ზარალი, ან მსხვერპლი ყოფილიყო, დასაშვებია. უფრო მეტიც, თუ დამტკიცდებოდა რომ ზარალი, მსხვერპლი გამოწვეული იყო უფლის ნებით, უბედური შემთხვევით, მაშინ ის პასუხისმგებლობისგან თავისუფლდებოდა. ეს სხვაობა ინგლისსა და საფრანგეთს შორის ასახავს მათ სხვადასხვა დამოკიდებულებას პიროვნებებისა და ნივთების მიმართ. გერმანული კანონმდებლობის <sup>243</sup> მიხედვით კი გადამზიდველი ნებისმიერ შემთხვევაში იყო პასუხისმგებელი.

ვარშავის კონვენცია ასევე ითვალისწინებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელ ნორმებს მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების, ტვირთის ან ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან განადგურების შემთხვევაში. ასევე მგზავრის გადაყვანის, ტვირთის ან ბარგის გადაზიდვის დაყოვნებისათვის.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** კანადაში განხილულ იქნა სამოქალაქო სარჩელი 50000 აშშ დოლარის ღირებულების ინტეგრალური მიკროსქემების დაკარგვის ფაქტთან დაკავშირებით, სადაც მოსარჩელე ითხოვდა ზიანის ანაზღაურებას მოპასუხე გადამზიდველისაგან. ეს უკანასკნელი სარჩელს არ ცნობდა და თავის პოზიციას ამყარებდა ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლით გათვალისწინებულ, მოსარჩელის მიერ დაუყოვნებლივ შეტყობინების ვალდებულების შეუსრულებლობაზე. ამავდროულად მიიჩნევდა, რომ მისი პასუხისმგებლობა ამავე კონვენციის პირობების შესაბამისად უნდა შეზღუდულიყო. მოსარჩელე აცხადებდა, რომ მას ზარალი მიადგა გადამზიდველის განზრახი ბრალით და რომ ეს ცუდი ქცევა (გულისხმობდა ტვირთის მოპარვას) ვარშავის კონვენციის 25-ე მუხლით უნდა დაკვალიფიცირებულიყო. პროტონოტარიამ არ გაიზიარა მოსარჩელის არგუმენტი და ჩათვალა, რომ გადამზიდველმა უბრალოდ დაკარგა ტვირთი. ასევე, მიუთითა, რომ მოსარჩელის მიერ შეტყობინების ვალდებულება შესრულებული არ იყო. ამასთან, აღნიშნა მტკიცებულების არარსებობა, თუ სად, როდის და როგორ მოხდა ტვირთის დაკარგვა და ვარშავის კონვენციის მე-18 მუხლზე დაყრდნობით შეზღუდა მოპასუხე გადამზიდველის პასუხისმგებლობა. მოსარჩელის შემდგომი მიმართვა ფედერალური სასამართლოსათვის და სააპელაციო ფედერალური სასამართლოსათვის ვარშავის კონვენციის მე-18 მუხლის მე-3 პუნქტზე მითითებით წარუმატებელი აღმოჩნდა, რადგან ორივე დონეზე მიჩნეულ იქნა, რომ საქმეზე ვარაუდი სწორად იქნა გამოყენებული.<sup>244</sup>

რფ სკ-ით არ არის დადგენილი ტვირთის გადაზიდვის ვადის დარღვევის გამო პასუხისმგებლობის საკითხი, განსხვავებით რფ სკ-ის 795-ე მუხლით გათვალისწინებული მგზავრის გაგზავნის დაყოვნებისა და სატრანსპორტო საშუალების დაგვიანებით წარდგენის გამო

<sup>243</sup> **ib.** Contract Law, Casebooks on the Common Law of Europe, General Editors **Professor Hugh Beale, Professor Hein Kotz, Professor Arthur Hartkamp, Professor Denis Tallon**, Oxford and Portland, Oregon 2002 \_\_ p. 670.

<sup>244</sup> Green Computer AB v Federal Express Corp. et al., 2004 FCA 111 affirming 2003 FCT 587 affirming 2002 FCT 1015, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>.

პასუხისმგებლობისგან. ამდენად, ტვირთის საჰაერო გადაზიდვების განხორციელებისას აუცილებელია აღნიშნული მუხლით ხელმძღვანელობა. მგზავრის გადაყვანის დაყოვნება პრაქტიკაში შესაძლოა გამოიწვიოს სხვადასხვა დროის მონაკვეთში წარმოშობილმა სხვადასხვა გარემოებამ, რომელთა კონკრეტიზაციას ვარშავის კონვენცია არ ითვალისწინებს. სატრანსპორტო საშუალების შეთანხმებისამებრ წარუდგენლობა წარმოადგენს გადაყვან-გადამზიდველის კანონით ან ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის ერთ-ერთ საფუძველს სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 864-ე მუხლის თანახმად, რომლის გამორიცხვაც მხოლოდ დაუძღვეელი ძალის, კანონით გათვალისწინებული წესისამებრ, განსაზღვრული მიმართულებებით ტვირთის გადაზიდვის შეზღუდვის ან შეწყვეტის ან ასევე, კანონით გათვალისწინებულ სხვა შემთხვევებშია დასაშვები. განსხვავებულია, ამავე კოდექსის 865-ე მუხლი, რომლის მიხედვით, მგზავრების გადაყვანი სატრანსპორტო საშუალების გაგზავნის დაყოვნებისათვის ან დანიშნულების პუნქტში მიღების დაყოვნებისათვის გადაყვან-გადამზიდველი მგზავრს ჯარიმას უხდის, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ ყოველივე გამოიწვია გარემოებებმა, გადაყვან-გადამზიდველისგან დამოუკიდებლად. კანონმდებლის მიერ აქ დაკონკრეტებულია დაყოვნების შინაარსი – თუ დაყოვნდა სატრანსპორტო საშუალების გამგზავრება ან თუ მიმღებ აეროპორტში დაგვიანდა მისი მიღება. ზოგად ვალდებულებით-სამართლებრივი შეფასებით, სახეზეა პასუხისმგებლობის საფუძველი, რომელიც მოიაზრებს ნამდვილი ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობის, შესრულების ვადამოსულობისა და ვალდებულების დარღვევის, როგორც წინაპირობების არსებობას. ჩემი აზრით, მთლიანობაში აქ საუბარია მგზავრის დაგვიანებით გადაყვანაზე, რაც ისედაც პასუხისმგებლობის საფუძველია. არსებითი მნიშვნელობა არ უნდა ჰქონდეს იმას, მისი წარმოშობა განაპირობა სატრანსპორტო საშუალების დაგვიანებით გამგზავრებამ თუ მიღებამ. მთავარია, დაგვიანება გამოწვეული იყოს გადაყვან-გადამზიდველის ბრალით. სომეხი კანონმდებელიც საუბრობს ბრალის პრინციპით პასუხისმგებლობაზე და უშვებს მისი გამორიცხვის იურიდიულ შესაძლებლობებსაც.

მონრეალის კონვენციის მე-18 მუხლის 1-ლი პუნქტი ტვირთთან მიმართებაში პასუხისმგებლობას გადაყვან-გადამზიდველს აკისრებს ანალოგიურად, ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანების, ასევე, ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილების საფუძველის არსებობისას. პრაქტიკულად, კონვენციამ შეინარჩუნა 1975 წლის №4 ოქმისეული ფორმულირება. მთავარი მახასიათებელი ნიშანი, რომელიც ამ საფუძველთაგან რომელიმეს პასუხისმგებლობის განმპირობებლად მიიჩნევს, არის ის, რომ ტვირთის ნაწილობრივი ან სრული დაზიანება ან/და დაკარგვა უნდა წარმოიშვას გადაყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან უფლებამოსილი პირისათვის ჩაბარებამდე დროის შუალედში.

რფ-ის საჰაერო კოდექსი გადაყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობას აკისრებს ტვირთის ან ბარგის მიუწოდებლობის, დაკარგვის ან დაზიანებისათვის იმ მომენტიდან, როცა მან გადასაზიდად მიიღო იგი და იმ მომენტამდე, ვიდრე გადასცა იგი უფლებამოსილ პირს, თუ არ დაამტკიცებს, რომ მან ყველა ღონე იხმარა ზიანის თავიდან ასაცილებლად ან

შეუძლებელი იყო ასეთი ზომების მიღება. იმავე შინაარსის მომცველია სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 866-ე მუხლიც. მართალია, ქართველი კანონმდებელი სამართლის ნორმაში, კონკრეტულად ტვირთის დაკარგვით, დაზიანებით ან მიტანის ვადის გადაცილებით ზიანის გამოწვევის ფაქტის არსებობას ხაზს არ უსვავს, მაგრამ ლოგიკურია, თითოეული აღნიშნული საფუძვლით დაკისრებული პასუხისმგებლობა ამ საფუძვლებით გამოწვეულ ზიანის ანაზღაურებას გულისხმობს. სასურველია, სამართლის ნორმა შინაარსობრივად აქაც შეივსოს იმდაგვარად, რომ გამოიკვეთოს სამოქალაქო სამართალდარღვევის სრული შემადგენლობა. საქართველოს სკ-ის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველს, ტვირთის გადაცემისას, ზ/აღნიშნული საფუძვლებით პასუხისმგებლობა შესაძლოა დაეკისროს მიმღების მიმართ, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, მიმღების მიერ საკუთარი სახელით მოთხოვნის შემთხვევაში (მუხ: 681).

ქართულ კანონმდებლობაში გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ერთ-ერთი საფუძველია მის მიერ ტვირთის გადაზიდვის პროცესში გამგზავნის მითითებების შეუსრულებლობა ან მათი შესრულება ზედნადების პირველი პირის მოთხოვნის გარეშე. პასუხისმგებლობა დგება უფლებამოსილი პირის წინაშე, რომელიც თუ ვინ შეიძლება იყოს, კოდექსი არ განმარტავს, მაგრამ აქაც ლოგიკურია, ეს სუბიექტი არის ან თავად გამგზავნი ან მისგან უფლებამოსილი პირი, რომელშიც შეიძლება მოაზრებული იქნეს თავად მიმღებიც, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებაში მესამე პირი იმ შემთხვევაში, თუ გამგზავნის მითითებების ჯეროვანი შესრულების მიმართ მას რაიმე იურიდიული ინეტერესი გააჩნდა. გარდა ამისა, ასეთი პასუხისმგებლობისათვის ქმედების განხორციელებით ზიანის გამოწვევა სავალდებულოა, რის შესახებაც კანონმდებელი პირდაპირ უთითებს სამართლის ნორმაშიც.

ზოგიერთ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა დამოკიდებულია უშუალოდ მის ხელშემკვრელ მხარესთან შეთანხმებულ პირობებზე და ზედნადებში მათ აღიარებაზე. მაგ., საქართველოს სკ-ის 676-ე მუხლი 1-ელ ნაწილში აღიარებს გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებას შეამოწმოს გადასაზიდად მიღებული ტვირთის რაოდენობა, ნიშნები, ნომრები, ტვირთისა და შეფუთვის გარეგნული იერსახე და არსებული მონაცემები შეიტანოს ზედნადებში. იგივე მუხლი მე-3 ნაწილში გამგზავნს უფლებას აძლევს გადამყვან-გადამზიდველს მოსთხოვოს ტვირთის წონის ან სხვაგვარი რაოდენობის, ასევე ტვირთის შემცველობის შემოწმება, რომლის შედეგები ზედნადებში უნდა აისახოს. თუ გადაზიდვის პირობები ზედნადებში აღნიშნული არ იქნა, საპირისპიროს დამტკიცებამდე ივარაუდება, რომ გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებისას, ტვირთი და მისი შეფუთვა გარეგნულად კარგ მდგომარეობაში იყო და რომ ტვირთის ცალობრივი რაოდენობა, მისი აღნიშვნები და ნომრები ემთხვევა ზედნადებში ჩაწერილ მონაცემებს. ამდენად, მოცემულ სიტუაციაში იზრდება გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებები და შესაბამისად პასუხისმგებლობის რისკი, ვიდრე იმ შემთხვევაში, როცა ყოველგვარი დამატებითი ვალდებულებების დაკისრების გარეშე ამ უკანასკნელს გადასაზიდად ჩააბარებენ ტვირთს. მასზეა მტკიცების ტვირთიც, გადასაზიდად ჩააბარებულ ტვირთთან დაკავშირებით ზიანის დადგომის

შემთხვევაში გამოკვეთოს თავისი არაბრალეულობა და ამით გამორიცხოს საკუთარი პასუხისმგებლობა, რომელიც ადვილი შესაძლებელია გადატანილ იქნეს გამგზავნზე, თუკი დამტკიცდება ამ უკანასკნელის ბრალეულობა, მაგ: გადასაზიდად ჩაბარებული ტვირთის არასათანადო შეფუთვაში ან გადამყვან-გადამზიდველისათვის ტვირთთან დაკავშირებით, არასათანადო ინფორმაციის მიწოდებაში. აქვე უნდა აღინიშნოს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის კიდევ ერთი კონკრეტული საფუძვლის შესახებ, რაც გამგზავნის მიერ ზედნადებში აღნიშნული და თანდართული გადამყვან-გადამზიდველისათვის გადაცემული საბუთების დაკარგვისას ან არასწორი გამოყენებისას, ზიანის ანაზღაურებაში გამოიხატება.

რამდენადაც დასაშვებია გადაზიდული იქნეს სამოქალაქო ბრუნვაში მყოფი, მაგრამ საფრთხის შემცველი ტვირთი, <sup>245</sup> საქართველოს სკ-ი გამგზავნს ავალდებულებს გადამყვან-გადამზიდველს მიაწოდოს სრული და ზუსტი ინფორმაცია გადასაზიდი ტვირთის საფრთხის შემცველობის თაობაზე და გააფრთხილოს იგი ამის შესახებ. გამგზავნის ეს ვალდებულება გათვალისწინებულია არა მხოლოდ საქართველოს სკ-ის 691-ე მუხლში, არამედ გამომდინარეობს ზოგად-ვალდებულებითი ნორმებიდან. იმავე კოდექსის 318-ე მუხლი საუბრობს ინფორმაციის მიწოდების ვალდებულების შესახებ და აცხადებს, რომ „ვალდებულებიდან შეიძლება გამომდინარეობდეს ამა თუ იმ ინფორმაციის მიღების უფლება. ინფორმაციის გაცემა უზრუნველყოფილი უნდა იყოს მაშინ, როცა მას მნიშვნელობა აქვს ვალდებულების შინაარსის განსაზღვრისათვის და კონტრაქტს შეუძლია საკუთარი უფლების შელახვის გარეშე გასცეს ეს ინფორმაცია. ინფორმაციის გაცემის ხარჯები ვალდებულ პირს უნდა აუნაზღაუროს მისმა მიმღებმა“. ამდენად, მოცემული ნორმა გადამყვან-გადამზიდველს უფლებამოსილს ხდის, გამგზავნისაგან მოითხოვოს სათანადო ინფორმაცია ტვირთის შესახებ, რომელიც მიღებულ უნდა იქნეს ასევე სათანადო დროს. ვფიქრობ, გადამყვან-გადამზიდველის მხრიდან ასეთი ინფორმაციის გამოთხოვის ვალდებულება ხელს შეუწყობდა ტვირთის უსაფრთხო გადაზიდვას და შეამცირებს პასუხისმგებლობის რისკს. გამგზავნის ამ ვალდებულების შეუსრულებლობის შემთხვევაში ანუ როცა გადამყვან-გადამზიდველმა ტვირთის საფრთხეშემცველობის შესახებ არაფერი იცოდა, კოდექსი ამ უკანასკნელს უფლებას აძლევს ნებისმიერ დროს და ადგილას გადმოცალოს, მოსპოს ან გააუნებელყოს ტვირთი ისე, რომ მას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ წარმოეშობა. აშკარაა, რომ კოდექსი არც თავად ამ ნორმაში და არც სხვაგან არ უთითებს საფუძვლებს, როცა გადამყვან-გადამზიდველმა ეს უფლება შეიძლება

<sup>245</sup> საქართველოს საპარო კოდექსის 71-ე მუხლის 2011 წლის 15 აპრილიდან სახეცვლილი რედაქციის თანახმად, ფეთქებადი ნივთიერებების, იარაღის, ტყვია-წამლის, მომწამლავი, სწრაფაალებადი, რადიოაქტიური და სხვა სახიფათო ნივთიერებებისა და საგნების ნუსხას და მათი გადაზიდვის წესს განსაზღვრავს სააგენტო „საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ“ ჩიკაგოს 1944 წლის კონვენციის მოთხოვნათა შესაბამისად. სააგენტო ამ კონვენციის მე-18 დანართის („სახიფათო ტვირთის უსაფრთხო საპარო გადაზიდვა“) საფუძველზე, აგრეთვე ათავისუფლებს სახიფათო ტვირთებს სამოქალაქო საპარო ხომალდით გადაზიდვის აკრძალვისაგან.

გამოიყენოს. ნებისმიერ დროსა და ადგილას ამ უფლების რეალიზაცია, ჩემი აზრით ყოველთვის გამართლებული ვერ იქნება. ვფიქრობ და ყოველ შემთხვევაში თეორიულად დასაშვებად მიმაჩნია, გადამყვან-გადამზიდველს ზოგიერთ შემთხვევაში მაინც მოუწიოს მტკიცება იმისა, თუ რატომ, რა ფაქტობრივი საშიში გარემოებების არსებობის გამო გადმოცალა, მოსპო ან გააუვნებელყო ტვირთი. მან ეს რომ გააკეთოს, სჭირდება გადასაზიდი ტვირთით გამოწვეული ან მასთან დაკავშირებული რეალური ფაქტობრივი საშიშროება, რომლის მტკიცებულებაც უნდა გააჩნდეს მას, შემდგომში პასუხისმგებლობის თავიდან ასარიდებლად. ამიტომ, ვთვლი, რომ კოდექსმა უნდა განსაზღვროს ის საფუძვლები, როცა გადამყვან-გადამზიდველს მოცემული უფლების გამოყენება შეეძლება. გარდა აღნიშნულისა, მითითებული უნდა იყოს გადამყვან-გადამზიდველისათვის მინიჭებული უფლების რეალიზაციის შესახებ – საფრთხეშემცველი ტვირთის გადმოცლის, მოსპობის ან გაუვნებელყოფის წესზე.

საქართველოს სკ-ის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლოა წარმოშვას მესამე პირის შერჩევის ვალდებულების დარღვევამაც. ტვირთის გადაცემის ხელშეღმწელი გარემოებების წარმოშობისას ან ხელშეკრულების შესრულების შეუძლებლობისას უფლებამოსილი პირის განკარგულების საფუძველზე, გადამყვან-გადამზიდველმა ტვირთი უნდა გადმოცალოს, რითაც გადაზიდვა დასრულებულად ჩაითვლება და უზრუნველყოს ამ ტვირთის შენახვა. ტვირთის შენახვის ვალდებულება მან შესაძლოა გადაანდოს მესამე პირს, რომლის შერჩევაც მისი უფლებაა, ხოლო სწორად შერჩევა კი ვალდებულება. არც საქართველოს სკ-ი და არც საქართველოს საპაერო კოდექსი არ აკონკრეტებს, თუ რა ნიშან-თვისებებით უნდა ხასიათდებოდეს მესამე პირი, რა კრიტერიუმებით უნდა მოხდეს მისი შერჩევა. მიმაჩნია, მოცემულ შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მესამე პირის შერჩევა უნდა მოხდეს კონკრეტული სიტუაციიდან გამომდინარე. მან უნდა შეაფასოს გარემო, რომელშიც აღმოჩნდა ტვირთთან ერთად, შესანახი ტვირთის არსებული მდგომარეობა, განსაზღვროს შენახვისთვის საჭირო პირობები და ყოველივე აღნიშნულის გათვალისწინებით, შეარჩიოს მესამე პირი. გადამყვან-გადამზიდველის ქცევა უნდა იყოს კეთილსინდისიერი<sup>246</sup> და ემსახურებოდეს ტვირთის გამგზავნის ინტერესებს. ვფიქრობ, მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, თუკი ზიანი მაინც დადგება, გადამყვან-გადამზიდველს

<sup>246</sup> „კეთილსინდისიერების პრინციპი ბევრწილად დაკავშირებულია მორალურ სტანდარტებთან: ერთი მხრივ, იგი თავად არის მორალური სტანდარტი, ეთიკურ-სამართლებრივი პრინციპი. კეთილსინდისიერება ნიშნავს გულწრფელობას, სიწმინდეს, მიუკერძოებლობას, ობიექტურობას, სამართლიანობას, ერთგულებას და სხვა. ხშირად ამბობენ, კეთილსინდისიერების სტანდარტში ძირითადად მოიაზრება ის, რომ კონტრაქტმა მხედველობაში უნდა მიიღოს მეორე მხარის ინტერესებიც, „მეორე მხრივ, კეთილსინდისიერების პრინციპი – ეს არის კარიბჭე, რომლის გავლითაც მორალური ღირებულებები სამართლად იქცევა“. – **იხ. Hesselink**, Good Faith, Towards a European Civil Code, 2. ed., The Hague/London/Boston (Kluwer Law International), 1998, 288. **მითითებულია: აღ. იოსელიანი** „კეთილსინდისიერების პრინციპი სახელშეკრულებო სამართალში (შედარებითსამართლებრივი გამოკვლევა)“. **ხელმისაწვდომია** **საიტზე:** <<http://www.geplac.ge/geo/glawreview.php?id=16>>.



პასუხისმგებლობა არ უნდა დაეკისროს.

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხი უკავშირდება დროის გარკვეულ პერიოდს. საუბარია მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ან ტვირთის გადაზიდვის დროზე. გადამყვან-გადამზიდველი მხოლოდ მაშინ აგებს პასუხს, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე, მიტანის ვადის გადაცილებისას. საქართველოს სკ-ის 688-ე მუხლში განმარტებულია, თუ რა ითვლება ვადის გადაცილებად – როცა ტვირთი არ არის მიტანილი შეთანხმებულ ვადაში ან თუ ვადა არ იყო დათქმული, – გადასაზიდად საჭირო ჩვეულებრივ დროში იმ გარემოებათა გათვალისწინებით, რომლებიც დაკავშირებულია ნაწილ-ნაწილ დატვირთვისას ამ ნაწილების შესაკრებად აუცილებელი დროის განსაზღვრასთან, თუ დარღვეულია ვადა, რომელიც წინდახედულ გადამზიდველს უნდა დაეცვა ჩვეულებრივ შემთხვევებში. იგივე შინაარსი გამომდინარეობს სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 862-ე მუხლიდანაც, რომელიც საუბრობს ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ვადებზე, რომელთა დაუცველობა განიხილება ნაკისრი ვალდებულების დარღვევად, რაც უკვე პასუხისმგებლობის საფუძველია. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, მონრეალის კონვენცია აცხადებს, რომ მგზავრის, ბარგისა და ტვირთის დაგვიანებით გადაყვანა-გადაზიდვა ნამდვილად წარმოადგენს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სამართლებრივ საფუძველს, მაგრამ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ის ვერ დაამტკიცებს, რომ მან და მისმა აგენტებმა და მოსამსახურებმა ყველა შესაძლო, გონივრულად აუცილებელი ზომა მიიღეს ზიანის ასაცილებლად, თუმცა გატარებული ღონისძიებების მიუხედავად, ზიანი მაინც დადგა ან თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ მას ან მის აგენტებსა და მოსამსახურებს აღნიშნული ზომების მიღება არ შეეძლო.

რაც შეეხება ტვირთის დაკარგვას, საქართველოს სკ-ი პრეზუმციის საკითხზე მსჯელობს და მას უკავშირებს ვადებს დამატებითი მტკიცებულებების წარუდგენლად. გადაზიდვა-გადაყვანის ვადის ამოწურვიდან 30 დღის გასვლის შემდეგ, უფლებამოსილ პირს უფლება აქვს ტვირთი დაკარგულად მიიჩნიოს და განაცხადოს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა დამატებითი მტკიცებულებების წარდგენის გარეშე. იმ შემთხვევაში, თუ გადაზიდვის ვადა შეთანხმებული არ ყოფილა, ასეთი მოთხოვნა უფლებამოსილ პირს წარმოეშობა სამოცი დღის შემდეგ, როცა გადამყვან-გადამზიდველმა ტვირთი მიიღო. ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნასთან ერთად, უფლებამოსილ პირს უფლება აქვს წერილობით ასევე მოითხოვოს ტვირთის პოვნის შემთხვევაში დაუყოვნებლივ წერილობითი შეტყობინება. ამ მოთხოვნაზე კოდექსი ერთ წლიან ხანდაზმულობის ვადას ავრცელებს. თუ უფლებამოსილ პირს ასეთი შეტყობინებით აცნობებენ მისი დაკარგული ტვირთის პოვნას, მომდევნო ოცდაათი დღის განმავლობაში იგი უფლებამოსილი ხდება მიიღოს ნაპოვნი ტვირთი ზედნადებიდან გამომდინარე უფლებების დაკმაყოფილების შემდეგ და მიღებული ანაზღაურების დაბრუნების სანაცვლოდ. ამასთან, საჭიროების შემთხვევაში ზიანის ანაზღაურებისას წარმოშობილი ხარჯების გამოკლებით. ამ დროს უფლებამოსილ პირს უნარჩუნდება გადაზიდვის

ვადის დარღვევის გამო ზიანის ანაზღაურებაზე მოთხოვნის უფლება. იმ შემთხვევაში, თუ მოთხოვნა წარდგენილი არ არის ან ოცდაათ დღიან ვადაზე მითითება გაკეთებული არ იქნა, ანდა ტვირთი ნაპოვნი იქნება ხანდაზმულობის ერთ წლიანი ვადის გასვლის შემდეგ, მაშინ გადამზიდველს შეუძლია ტვირთი განკარგოს ტვირთის ადგილმდებარეობის გათვალისწინებით, იმ ადგილას მოქმედი წესების მიხედვით. აღნიშნულ წესს ითვალისწინებს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 1011-ე მუხლიც. ამავე კოდექსის 1007-ე მუხლი არეგულირებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხს ტვირთთან მიმართებაში. მისი პასუხისმგებლობის სამართლებრივი საფუძველია ტვირთის დაღუპვა, მთლიანი ან ნაწილობრივი დაკარგვა ან დაზიანება, ასევე, მიტანის დაყოვნება. საფუძვლად განიხილება გადაზიდვის ხელშეკრულების სხვა პირობების დარღვევაც. გარდა საფუძვლებისა, მუხლი ითვალისწინებს დისპოზიციურ ნორმას ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ზომის ხელშეკრულებით შესაძლო შეზღუდვის თაობაზეც, თუმცა, საინტერესოა მე-3 ნაწილი, რომელშიც ნათქვამია, რომ გადამყვან-გადამზიდველს უფლება არ აქვს ატაროს ან შეიზღუდოს პასუხისმგებლობა სხვაგვარად, ვიდრე ეს კანონით დადგენილ შემთხვევებში და პირობებით არის გათვალისწინებული.

გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის ერთ-ერთ საფუძვლად, საქართველოს საჰაერო კოდექსის 82-ე მუხლი განიხილავს საქართველოს სკ-გან განსხვავებულ სამართლის ნორმებს ორი ან მეტი საჰაერო ხომალდის შეტაკებისას (ან მის გარეშე) ხომალდის დაზიანების შემთხვევაში მათ მფლობელთა პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით. აქ ბრალეულობის ხარისხს გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს. იმ შემთხვევაში, როცა ზიანი გამოწვეულ იქნა ერთ-ერთი მხარის მიზეზით, ზიანი ანაზღაურდება მის მიერ სრულად, მაგრამ ორი ან მეტი მხარის მიზეზით გამოწვეული ზიანის შემთხვევაში, პასუხისმგებლობა ნაწილდება ბრალეულ პირთა შორის ცალკეულის ბრალეულობის ფარგლების გათვალისწინებით, მაგრამ თუ აღნიშნული ვერ დადგინდება, მაშინ პასუხისმგებლობა ნაწილდება თანაბრად. მოცემულ სიტუაციაში ცალსახად იკვეთება შერეული ბრალის პრინციპით პასუხისმგებლობა. შეიძლება ითქვას, ნორმის სიმკაცრის შესახებ, რადგან კანონმდებელმა მასში გაითვალისწინა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება, მიუხედავად იმისა, რომ მას ბრალი შესაძლოა არ მიუძღოდეს ზიანის დადგომაში. ასე გამონაკლისის სახით მაშინ დაიშვება, თუ აღნიშნულ შემთხვევებში მგზავრი გარდაიცვლება, მოიშლება მისი ჯანმრთელობის მდგომარეობა ან დაზიანდება ხომალდზე მყოფი მესამე პირის ქონება. აქვე ისიც უნდა ითქვას, რომ კოდექსი იმპერატიულად უთითებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობაზე, თუმცა იქვე უშვებს რეგრესის წესით ბრალეულ პირთან შედავებისა და ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას. ამასთან, კოდექსმა ზოგადად განსაზღვრა და მითითებითი ნორმით იხელმძღვანელა საჰაერო ხომალდის შეტაკებისას, ასევე ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდიდან მესამე პირებისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურების ფარგლების დადგენის შესახებ. იმეორებს რა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მთლიანად ანაზღაურების ვალდებულებას ფარგლების დადგენის მიზნით, პარალელურად მიუთითებს ზოგადად,

საქართველოს კანონმდებლობაზე და საერთაშორისო სამართლის ნორმებზე. ამდენად, საქართველოს საჰაერო კოდექსმა გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობის კიდევ ერთი საფუძველი გამოკვეთა. ეს არის პასუხისმგებლობა მესამე პირების წინაშე ჰაერში მყოფი საჰაერო ხომალდიდან მათთვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში. ასეთ სპეციალურ ნორმას საქართველოს სკ-ი არ ითვალისწინებს.

შედარებისათვის, საინტერესო დებულებებია რფ-ის საჰაერო კოდექსის<sup>247</sup> 129-ე მუხლში, რომელიც არეგულირებს საჰაერო ხომალდების შეჯახებით ან ერთი საჰაერო ხომალდის მეორე საჰაერო ხომალდთან შეუჯახებლად მიყენებული ზიანის ანაზღაურების საკითხს. ასეთ შემთხვევაში, საჰაერო ხომალდების პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ასევე ბრალეულობის გათვალისწინებით. თუ ზიანის დადგომაში მხოლოდ ერთის ბრალეულობა დამტკიცდება, პასუხისმგებლობაც მას დაეკისრება, ხოლო ორივეს (ან რამდენიმეს) შემთხვევაში თითოეულს დაეკისრება ბრალის ხარისხის მიხედვით, მაგრამ თუ ამის დადგენა შეუძლებელი აღმოჩნდა, მაშინ – თანაზომიერად. როგორც ვხედავთ, საკითხი ანალოგიურად არის მოწესრიგებული, თუმცა, რფ საჰაერო კოდექსი აქვე განსაკუთრებულ ყურადღებას აქცევს სწორედ ბრალეულობის დადგენის საკითხს, აცხადებს რა, რომ საჰაერო ხომალდის ვერცერთი მფლობელი ბრალეულად ვერ მიიჩნევა, თუ არ დამტკიცდება საწინააღმდეგო. ბრალეულობის დაუდგენლობის შემთხვევაში, კანონმდებელი იმპერატიულად უცხადებს საჰაერო ხომალდის მფლობელებს, რომ ერთმანეთის მიმართ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლება არ აქვთ. ჩემი აზრით, ამით კანონმდებელმა აქ დაიცვა სამართლიანობის პრინციპი. ვფიქრობ უკეთესი იქნებოდა, საქართველოს კანონმდებლობაში ანალოგიური კონკრეტიზაცია. რაც შეეხება იმავე საფუძველით მგზავრის სიცოცხლის ან ჯანმრთელობის დაზიანების ანდა საჰაერო ხომალდზე მყოფი მესამე პირის ქონების დაზიანების შემთხვევებს, ზ/აღნიშნული ნორმის თანახმად, მფლობელი პასუხს აგებს ამავე კოდექსით დადგენილი წესების მიხედვით, მიუხედავად მისი ბრალეულობისა, თუმცა მას შემდგომში უფლება ეძლევა ბრალეულობის გამოკვეთის საფუძველზე, რეგრესის წესით ედაოს ბრალეულ სუბიექტს. აქ შეიძლება ითქვას, როგორც ქართველმა, ისე რუსმა კანონმდებელმა პრიორიტეტულად დაიცვა მომხმარებლის ინტერესები, რაც ჩემი აზრით, დადებით შეფასებას იმსახურებს.

გარდა იმისა, რომ გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის დაზიანების, დაკარგვის ან მიტანის ვადის გადაცილების გამო, იგი პასუხს აგებს მგზავრის გადაყვანისა და მისი ბარგის გადატანისათვის, როგორც ნაკისრი ვალდებულების შეუსრულებლობის ან არაჯეროვანი შესრულებისათვის. პასუხისმგებლობა აქაც ქონებრივი ხასიათისაა და მიყენებული ზარალის ანაზღაურებაში გამოიხატება. საქართველოს სკ-ის 669-ე მუხლის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს მგზავრისათვის მიყენებული ზიანისათვის, ასევე, მისი ბარგის დაზიანების ან დაკარგვისათვის. კოდექსი კონკრეტულად არ საუბრობს, თუ რაში გამოიხატება მგზავრისათვის მიყენებული ზიანი, თუმცა ამ მხრივ არსებულ

<sup>247</sup> Воздушный Кодекс Российской Федерации, постатейный комментарий, Москва, 2009, стр. 286-287.

სამართლის ნორმათა კომპლექსური განმარტებით, ნაგულისხმევია მგზავრის სიცოცხლის მოსპობა ან ჯანმრთელობის დაზიანება, რომელიც ცალკეულ შემთხვევაში შესაძლოა ხარისხის მიხედვით შეფასდეს. მგზავრის მიმართ, გადამყვან-გადამზიდველის ქცევის შედეგი უნდა უკავშირდებოდეს მგზავრის გარდაცვალებას, დასახიჩრებას ან სხეულის სხვაგვარ დაზიანებას, ხოლო ეს ქცევა უნდა განხორციელდეს აეროპორტის საზედამხედველო არეში ან საჰაერო ხომალდზე. ამ ნაწილში მონრეალის კონვენცია მე-17 მუხლში გადამყვან-გადამზიდველს იმავე საფუძველზე აკისრებს პასუხისმგებლობას, რაც მგზავრისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაში გამოიხატება, თუმცა ქმედება, როგორც დამდგარი შედეგის გამომწვევი მიზეზი, განხორციელებული უნდა იყოს საჰაერო ხომალდის ბორტზე დაჯდომის ან გადმოსხდომის ნებისმიერი ოპერაციის დროს. კონვენციის ეს დებულება ნოვაცია არ არის და ზოგიერთის აზრით, უკანგადადგმულ ნაბიჯადაც კი ფასდება 1971 წლის გვატემალის ოქმთან მიმართებით. კონვენციამ *sgmw* ჯგუფის პროექტიდან თავის დროზე ამორიცხა წინადადება, რომლითაც გადამყვან-გადამზიდველი პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლდებოდა (ან იმ ხარისხით) იმ შემთხვევაში, თუ მგზავრის სიკვდილი ან დაზიანება გამოწვეული იქნებოდა მისივე ჯანმრთელობის მდგომარეობიდან გამომდინარე.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** ტორონტოდან სანკტ-პეტერბურგში ჩარტერული რეისის მგზავრი იყო 72 წლის ადამიანი. რეისის განხორციელებისას საჰაერო ხომალდი შეეჯახა ქარიშხალს. მოსარჩელე მგზავრი ამტკიცებდა, რომ სწორედ ამის შედეგად განიცადა ჯანმრთელობის დაზიანება – ხელხემლის მოტეხილობა. იგი ვარშავის კონვენციის მე-17 მუხლზე მითითებით მიიჩნევდა, რომ ქარიშხალი უბედური შემთხვევა იყო და მოპასუხე გადამყვან-გადამზიდველს ავალდებულებდა აენაზღაურებინა ჯანმრთელობის დაზიანებით გამოწვეული ზიანი. მოპასუხე გადამყვან-გადამზიდველი კი ამტკიცებდა, რომ მგზავრმა დაზიანება მიიღო რეისის დასრულების შემდეგ. ამასთან, ვარშავის კონვენციით გათვალისწინებული მნიშვნელობით ქარიშხალს უბედურ შემთხვევად არ განიხილავდა. რაც შეეხება სასამართლოს, საქმე შეწყვიტა, ჩათვალა რა, რომ გადამყვან-გადამზიდველი მხოლოდ მაშინ არის პასუხისმგებელი, თუ მგზავრის დაზიანებას იწვევს მოულოდნელი ან უჩვეულო შემთხვევა. სასამართლომ მიიჩნია, რომ მგზავრის დაზიანების ერთ-ერთი მიზეზი ქარიშხალი იყო, თუმცა იგი არ შეიძლება განხილულ იქნას უჩვეულო, მოულოდნელ ან სერიოზული სიმძიმის შემთხვევად, რამეთუ დამახასიათებელია ფრენებისათვის. ამდენად, კონკრეტულ შემთხვევაში არ იყო ვარშავის კონვენციის მე-17 მუხლის გამოყენების წინაპირობა, რის გამოც მოსარჩელის მოთხოვნა არ დააკმაყოფილა.<sup>248</sup>

ქართველმა კანონმდებელმა, როგორც ჩანს, განსაკუთრებული მნიშვნელობა მიანიჭა მგზავრების წინაშე პასუხისმგებლობის საკითხს და საჰაერო კოდექსის 75-ე მუხლის მე-3 ნაწილში დააკონკრეტა, რომ მათ მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა გარდა ამ

<sup>248</sup> Quinn v Canadian Airlines International, 1994) 18 O.R. (3d) 326, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>.

კოდექსისა, განისაზღვრება მგზავრების გადაყვანის, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვის წესების შესაბამისად. ვფიქრობ, კანონმდებელს იგივე ფორმულირება უნდა გაეგრძელებინა ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაზე. ამ ფონზე ზედმეტად მიმანია საქართველოს საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლის მე-2 ნაწილის არსებობა, რომელიც იმავეს იმეორებს – „გადამყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით“.

საქართველოს სკ-გან განსხვავებით, საქართველოს საჰაერო კოდექსი გადამყვან-გადამზიდველის ამ კუთხით პასუხისმგებლობის დამატებით სამართლებრივ საფუძვლად უთითებს მგზავრის პირადი ნივთების ნაწილობრივ ან მთლიანად დაზიანების, დაკარგვის ან დაგვიანებით გადატანის შემთხვევას და პასუხისმგებლობის იმავე რეჟიმს ადგენს, რასაც ტვირთის მიმართ ითვალისწინებს.

ბარგის მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის თაობაზე საუბრობს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 989-ე მუხლი, სადაც პასუხისმგებლობის საფუძვლად მითითებულია ბარგის დაკარგვა, განადგურება ან დაზიანება. მონრეალის კონვენცია უფრო დეტალურად საზღვრავს ბარგის მიმართ პასუხისმგებლობის საფუძვლებს. ხაზს უსვამს რა ბარგის რეგისტრირებულად და არარეგისტრირებულად დაყოფას, აცხადებს, რომ გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს აგებს რეგისტრირებული ბარგის განადგურებით, დაკარგვით ან დაზიანებით გამოწვეული ზიანისათვის, თუ დაზიანების მიზეზი საჰაერო ხომალდის ბორტზე მოხდა ან ნებისმიერი პერიოდის დროს, რომლის განმავლობაში რეგისტრირებული ბარგი გადამყვან-გადამზიდველის დაცვის ქვეშ იმყოფებოდა. რაც შეეხება არარეგისტრირებული ბარგისა და პირადი ნივთების მიმართ პასუხისმგებლობას, კონვენციის თანახმად, გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს, როცა ზიანი გამოიწვია ბარგის დეფექტმა, ხარისხმა ან ნაკლმა. იგი პასუხს ასევე არ აგებს, თუ ზიანი მიყენებული არ არის მისი მოსამსახურეებისა და აგენტების ბრალით. ამასთან, კონვენცია ხაზს უსვავს პასუხისმგებლობის კიდევ ორ საფუძველს. პირველი – გადამყვან-გადამზიდველის მიერ რეგისტრირებული ბარგის დაკარგვის აღიარება, ხოლო მეორე – გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ბარგის მიტანის შეთანხმებულ დროზე 21 დღით გადაცილება. ორივე შემთხვევაში კონვენცია მგზავრს უფლებას აძლევს გამოიყენოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე უფლებები გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ. შეიძლება ითქვას, რომ საბაჟო ზონის ფარგლებში ან აეროპორტის უსაფრთხოების ზონაში, ბარგი გადამყვან-გადამზიდველის მზრუნველობის ქვეშ არ იმყოფება. ამიტომ ის არ უნდა მიიჩნეოდეს პასუხისმგებელ სუბიექტად ასეთ ზონებში წარმოშობილ ზარალზე.

მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ში, ბარგის მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებად, გარდა ფორსმაჟორული სიტუაციებისა, ასახელებს ნივთების ნაკლოვანებას ან მგზავრის ბრალეულობას. პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებებთან დაკავშირებით, მტკიცების ტვირთი გადამყვან-გადამზიდველს ეკუთვნის. ეს უკანასკნელი პასუხს არ აგებს დოკუმენტების, ფულის ან სხვა ფასიანი ნივთების დაკარგვისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა,

როცა იგი გააფრთხილეს ნივთის ხასიათის ან ღირებულების შესახებ და მან თანხმობა გამოთქვა მათ გადაზიდვაზე. ის მით უმეტეს არ აგებს პასუხს, მგზავრის მიერ თავისთან დატოვებული ბარგისათვის გარდა იმ შემთხვევისა, როცა დამტკიცდება გადამყვან-გადამზიდველის ბრალეულობა. „ანგლოამერიკული სამართალი, ვალდებულების დარღვევის საფუძვლად ბრალის არსებობის განსაზღვრით, დასაწყისშივე გამორიცხავს არაბრალეული შეუსრულებლობისათვის ზიანის ანაზღაურების შესაძლებლობას“.<sup>249</sup>

### 1.3.2. გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლება

რაც შეეხება გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების დასაშვებობას და საფუძვლებს, მას იცნობს როგორც ვარშავისა და მონრეალის კონვენციები, ასევე, საქართველოსა და სხვადასხვა ქვეყნის კანონმდებლობა. მაგ: საფრანგეთის კანონმდებლობა განასხვავებს შემთხვევებს, როცა მოვალე დაპირდა შედეგს (obligation de resultat) ან დაპირდა მიეღო ყველა გონივრული ზომა შესასრულებლად (obligation de moyens). „ვალდებულების დარღვევისას მოვალის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლება ხორციელდება იმ შეცვლილ გარემოებებზე დაყრდნობით, რომლებიც მოვალის კონტროლის სფეროს არ განეკუთვნება და მხარეს ბრალი არ მიუძღვის მათ წარმოშობაში. თუკი დაბრკოლების გადალახვა შეუძლებელია, მაშინ მოვალის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლებისათვის უნდა დამტკიცდეს მისი არაბრალეულობა შესრულების შეუძლებლობის დადგომაში, ხოლო თუკი შეცვლილი გარემოების თავიდან აცილება ობიექტურად შესაძლებელი იყო, მაშინ მხარემ უნდა მიუთითოს ვალდებულების შესრულებაზე უარის თქმის პატივსადები საფუძველი“.<sup>250</sup> მოვალის პასუხისმგებლობისგან გასათავისუფლებლად, საჭიროა მანვე დაამტკიცოს ფორს-მაჟორის არსებობა, როგორც ხელშეკრულების დარღვევის საფუძველი, ხოლო მეორე შემთხვევაში, დაამტკიცოს მისი არაბრალეულობა. კონტინენტური სახელშეკრულებო სამართლისაგან განსხვავებით, საერთო სამართლისათვის, ბრალის საკითხი გადამწყვეტი არ არის, რამეთუ ფუძნდება პრინციპზე – ყოველი მოვალე იძლევა გარკვეულ გარანტიებს. მოვალის მიერ ხელშეკრულების დარღვევისას, იგი პასუხს აგებს ასეთი დარღვევით გამოწვეული ზიანისათვის ბრალის მიუხედავად. ზემოაღნიშნული პრინციპი გულისხმობს ინდივიდის თავისუფალი ქცევის შეზღუდვას, პასუხისმგებლობას ვალდებულების დარღვევის შემთხვევაში

<sup>249</sup> *ნ. ჩიტაშვილი*, „ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 143.

<sup>250</sup> *Markesinis S.B., Unberath H., Johnston A.*, The German Law of Contract - A Comparative Treatise, 2<sup>nd</sup> ed., Hart Publishing, Oxford and Portland, Oregon, 447. *მითითებულია: ნ. ჩიტაშვილი*, „ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 183.

მისი ბრალით გამოწვეული ზიანისათვის. როგორც სუბიექტური, ისე ობიექტური უფლების მიზანია – უზრუნველყოს „ცალკეული ადამიანის ან საზოგადოების სასიცოცხლო ამოცანების განხორციელების შესაძლებლობა“. <sup>251</sup> ინგლისური და გერმანული სამართალი მოსარჩელეს შესაძლებლობას აძლევს გადაწვევით, სარჩელი წარადგინოს სახელშეკრულებო ან დელიქტური სამართლის ნორმების მიხედვით. <sup>252</sup> ფრანგული სამართალი არ იძლევა ასეთი სარჩელების კუმულაციის საშუალებას. გამონაკლის შემთხვევებში დაიშვება ხელშეკრულების დარღვევით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება, დელიქტური სამართლის ნორმებით, თუ მოვალე განთავისუფლებულია პასუხისმგებლობისაგან ხელშეკრულების პირობებით, ხოლო მოსარჩელემ დაამტკიცა მოვალის ბრალი. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ ევროპული სახელმწიფოების სამართლის მიხედვით, ყურადღება მახვილდება უფლებამოსილი პირის მატერიალური სფეროს დაცვაზე, მაშინაც კი, როცა ზიანი ადგება პირის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას და საუბარია ამით გამოწვეული შედეგების სამართლებრივ დარეგულირებაზე.

საქართველოს სკ-ის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების ზოგადი საფუძვლები შეიძლება იყოს ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში – თუ დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ანდა ამავე პირის ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამყვან-გადამზიდველი პასუხს არ აგებს. ასევე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითაა გამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილებაც გადამყვან-გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათი შედეგები შეიძლებოდა თავიდან აეცილებინა.

ვარშავის კონვენციით, პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებებად აღიარებულია, როცა მან, მისმა აგენტებმა ან მოსამსახურებმა ყველა ზომა მიიღეს ზიანის ასაცილებლად, ან როცა მას (მათ) აღნიშნული ზომების მიღება არ შეეძლოთ. პასუხისმგებლობა აქაც, ბრალეულობის პრინციპს ეფუძნება, მტკიცების ტვირთი კი გადამყვან-გადამზიდველზეა. კონვენციაში ჩადებული ეს მექანიზმი თავის დროზე ნოვაციას წარმოადგენდა და დღემდე ფასდება, როგორც მომხმარებელთა (პრეტენზიის განმცხადებლის) ინტერესების დაცვის მიზნით გადადგმული პოზიტიური ნაბიჯი.

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** ბრალის მიხედვით გადამზიდველის პასუხისმგებლობა და მტკიცების ტვირთი ჩანს კანადის სასამართლოს მიერ განხილულ საქმეში ოთხი კოლოფი ვაქცინის საჰაერო გზით ტორონტოდან სიდნეიში ჰიტროუს გავლით გადაზიდვის შესახებ. ეტიკეტის მიხედვით, ვაქცინის შენახვის პირობა 2<sup>0</sup> C -8<sup>0</sup> C იყო, რაც ზედნადებშიც ჩაიწერა.

<sup>251</sup> *Эннекьерус Л.*, Курс Германского Гражданского права. Полутом 1. Введение и общая частью М. Издательство иностранной литературы, 1949. Стр. 244. **მითითებულია:** *Хохлова Г.*, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией *В. Витрянского*, Москва, 2002, стр. 68.

<sup>252</sup> *Цвайгерт К., Кетц Х.*, Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права, В 2 т. Т. 2ю М., 1998. стр. 390. **მითითებულია:** *Хохлова Г.*, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией *В. Витрянского*, Москва, 2002, стр. 74.

პირობა არ შესრულდა ჰიტროუში, რასაც შედეგად ვაქცინების გაფუჭება მოჰყვა სიდნეიში ჩასვლისათვის. საქმის განხილვისას მთავარი პრობლემა იყო, შეეძლო თუ არა გადამზიდველს პასუხისმგებლობა შეეზღუდა ვარშავის კონვენციის 22-ე მუხლზე მითითებით, რასაც მოსარჩელე მხარე უარყოფდა ამავე კონვენციის 25-ე მუხლზე მითითებით. სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოსარჩელეს უნდა ემტკიცებინა გადამზიდველის არა მხოლოდ დაუდევრობა, არამედ ისიც, რომ მან იცოდა მისი დაუდევრობის შედეგი ზიანი იქნებოდა. ჰიტროუში ვაქცინების შესაბამისი წესით შეუნახაობის რაიმე მტკიცებულება არ არსებობდა. სასამართლომ აღნიშნა, რომ ეს შეიძლებოდა ყოფილიყო იმიტომ, რომ შესაბამისი ადამიანი ფიქრობდა, დაზიანებას ადგილი არ ექნებოდა თუ ვაქცინებს შესაბამისი პირობით არ შეინახავდა ან უბრალოდ უყურადღებობით. არცერთს 25-ე მუხლი არ ითვალისწინებს. სასამართლომ ასევე აღნიშნა, რომ შესაბამისმა პირმა შესაძლოა იცოდა დაზიანების რისკის შესახებ, მაგრამ არ გაისარჯა ვაქცინების შესანახად. ასეთს 25-ე მუხლი ითვალისწინებს. სასამართლომ საქმე გადაწყვიტა გადამზიდველის უარის საფუძველზე წარმოდგინა მტკიცებულება რეალურად მომხდარის შესახებ. შედეგად, მოსარჩელეს უფლება ჰქონდა დაებრუნებინა ხარჯები და ღირებულება. ონტარიოს სააპელაციო სასამართლოში საქმის წარმართვისას, სასამართლო დაეთანხმა გადაწყვეტილებაში ასახულ ფაქტებსა და დასკვნებს და გაათავისუფლა აპელაციისაგან. სააპელაციო სასამართლომ აღნიშნა, რომ ფაქტები და გარემოებები სასამართლოსათვის ღია იყო დაუდევრობასა და ცოდნაზე პირველი შთაბეჭდილების შესაქმნელად, რათა მოეხდინა დაუდევრობისა და ცოდნის დიაგნოსტიკა და რომ მტკიცებულება ამის გამოსარიცხად გადამზიდველის მიერ არ იქნა წარმოდგენილი მისივე ცოდნის ფარგლებში.<sup>253</sup>

მონრეალის კონვენციის დებულებათა მიხედვით, დასაშვებია გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან ნაწილობრივ ან სრულად განთავისუფლება, თუმცა, შესაბამისი საფუძვლის წარმოშობის მიზეზების გათვალისწინებით, ბრალეულობის უარყოფის მტკიცება მასზეა. ამდენად, ტვირთის დაკარგვის, განადგურების ან დაზიანების საფუძველით, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გამომრიცხველი გარემოებები შეიძლება იყოს: – ტვირთისათვის დამახასიათებელი დეფექტი, ხარისხი და ნაკლი; პირის მიერ ტვირთის არასწორი შეფუთვა, გარდა გადამყვან-გადამზიდველის, მისი მოსამსახურეების ან აგენტების მიერ (მოცემული ნორმის ბოლო წინადადებაში იკვეთება გადამყვან-გადამზიდველის ბრალეულობა); ომი და შეიარაღებული კონფლიქტები (სახეზეა დაუძლეველი ძალა); ტვირთის შემოტანასთან, გატანასთან ან ტრანზიტთან დაკავშირებული სახელმწიფო ხელისუფლების ორგანოს აქტის გამოცემა (აქაც, სახეზეა დაუძლეველი ძალა). გარდა იმისა, რომ დასახელებული კონვენცია ცალკეულ მუხლში, შესაბამისი საფუძვლის შესახებ მსჯელობისას, შესაძლოა ითვალისწინებდეს გადამყვან-გადამზიდველის

<sup>253</sup> Connaught Laboratories Limited v British Airways, 2005 CanLII 16576 affg. 2002 CanLII 4642, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>.



პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების კონკრეტულ საფუძვლებს, მე-20 მუხლს მთლიანად უთმობს პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების ზოგად სამართლებრივ საფუძვლებზე მსჯელობას. აქ ნათქვამია, „თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ ზიანი მიყენებული იყო ან მის მიყენებას ხელს უწყობდა ანაზღაურების მომთხოვნი პირის ან პირის, ვისგანაც წარმოიშვა მისი უფლებები, დაუდევრობა, არასწორი მოქმედება ან უმოქმედობა, გადამყვან-გადამზიდველი სრულად ან ნაწილობრივ თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან ანაზღაურების მომთხოვნი პირის წინაშე იმ ზომით, რომელშიც ასეთმა დაუდევრობამ ან არასწორმა ქმედებამ ზიანი მიაყენა ან ხელი შეუწყო მის მიყენებას...“. მითითებულ მუხლში კიდევ ერთხელ აშკარად იკვეთება პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ორი მნიშვნელოვანი ნიშანი – გადამყვან-გადამზიდველის ბრალის არ არსებობა და აღნიშნულის მტკიცება თვით გადამყვან-გადამზიდველის მიერ. როგორც ვნახეთ, მონრეალის კონვენციისაგან განსხვავებით, საქართველოს კანონმდებლობა პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებათა მსგავს კონკრეტიზაციას არ ითვალისწინებს, რაც მიუთითებს მასში კომპლექსური ცვლილება-დამატებების დაჩქარებული წესით განხორციელების აუცილებლობაზე.

მხარეთა მატერიალური პასუხისმგებლობის საკითხს არეგულირებს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-იც, რომელიც ასევე არ გამოირჩევა სამართლის ნორმათა სისტემატიზაციის დახვეწილობის თვალსაზრისით. მხარეთა პასუხისმგებლობა, რომელიც მიუხედავად იმისა, რომ შესაძლოა კონკრეტული მხარის ან რაიმე ქვესაკითხის რეგულირებით გათვალისწინებულ იქნეს კონკრეტულად თითოეულ მუხლში, გაბნეულია და სამართლის ნორმათა სისტემატიზაციის ზოგად პრინციპებს არ პასუხობს. კოდექსის 988-ე მუხლი სათაურდება, როგორც გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, ხოლო მასში საუბარია მეზავრის მიმართ მისი პასუხისმგებლობის ვალდებულებაზე და გამომრიცხველ გარემოებებზე, რაშიც კანონმდებელი მოიაზრებს ფორს-მაჟორულ სიტუაციებს ანდა მეზავრის ჯანმრთელობის მდგომარეობას ანდა მის ქცევას. მისი პასუხისმგებლობა ვადის გადაცილებით გამოწვეული ზიანისათვის გამოირიცხება, თუ პირდაპირ სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული ანდა თუ გადამყვან-გადამზიდველის ქმედება არ ატარებს განზრახვას ანდა მძიმე ხასიათის გადაცდომას. აღნიშნული კოდექსის 1008-ე მუხლი იცნობს ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების, დაღუპვის ანდა მიწოდების დაგვიანების შემთხვევებში პასუხისმგებლობისგან განთავისუფლების საფუძვლებს: – ტვირთის განკარგვაზე უფლებამოსილი პირის ბრალეულობა; – ამასთან, თუ გამგზავნის წარმომადგენელი აცილებდა ტვირთს; – ტვირთის განკარგვაზე უფლებამოსილი პირის მითითებების შედეგად, როცა ისინი არ არის მიყენებული გადამყვან-გადამზიდველის მიერ; – მალფუჭებადი ხასიათის ტვირთის ძალით. გადამყვან-გადამზიდველი ვერ განთავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან დაქირავებული სატრანსპორტო საშუალების გაუმართაობის ან გამქირავებლის ან ტვირთის გადაზიდვის პროცესში მუშების მიზეზით. იგი შესაძლოა მისგან განთავისუფლდეს მაშინ, როცა არსებობს ერთი ან რამდენიმე ქვემოთაღმოთვლილი საფუძველთაგანი – ტვირთის გადასაზიდად ზედნადებით გათვალისწინებულია სპეციალური

ხასიათის (დახურული) სატრანსპორტო საშუალება, ხოლო ტვირთი გადაზიდულ იქნა ღია სატრანსპორტო საშუალებით ტვირთის გადაუხურავად; შეფუთვის არარსებობის ან არასაკმარისი შეფუთვის; ტვირთის დატვირთვა, გადაადგილება ან გადატვირთვა განხორციელდა გამგზავნის, მიმღების ან რომელიმე მათგანის ინტერესებისთვის მოქმედი მესამე პირის მიერ; ცოცხალი ცხოველების გადაყვანით; ზარალი გამოწვეულია განსაზღვრული ტვირთის მახასიათებელი თავისებურებებით. თუ ასეთ შემთხვევებში გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს იმას, რომ ზარალი შესაძლოა გამოწვეული ყოფილიყო ერთი ან რამდენიმე ასეთი საფუძველით, მიიჩნევა, რომ ზიანი გამოიწვია ასეთმა გარემოებამ(ებმა). აღნიშნული წესი არ გამოიყენება ტვირთის ექსტრემალურ პირობებში გადაზიდვისას ან ტვირთის მთლიანად დაკარგვის შემთხვევაში.

ჩემი აზრით, სწორია და კარგია ის, რომ საქართველოს სკ-ი იცნობს ნორმას, რომელიც შესაძლოა ერთი შეხედვით იყოს მკაცრი, მაგრამ იურიდიულად გამართლებული. საუბარია 686-ე მუხლის მე-3 ნაწილზე, რომლის მიხედვითაც, პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების მიზნით, გადამყვან-გადამზიდველს არ შეუძლია მიუთითოს არც გადაზიდვისათვის გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალების ნაკლზე და არც ამ საშუალების გამჭირავებლის ან დამჭირავებლის მომსახურე პერსონალის ბრალზე. აღნიშნული ნიშნავს, რომ გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობა ეკისრება მესამე პირის ბრალეული მოქმედებისათვის, რაც არ გამორიცხავს რეგრესის წესით ამ უკანასკნელთან დავის შესაძლებლობას.<sup>254</sup> გარდა ამისა, გადამყვან-გადამზიდველს უფლება არ აქვს საკუთარი პასუხისმგებლობა გამორიცხოს ან შეზღუდოს გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებით. როგორც უკვე აღვნიშნეთ, საამისო საფუძველებს თავად საერთაშორისო ან შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა განსაზღვრავს. აღნიშნული გამომდინარეობს გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებების თაობაზე ზოგად-სამართლებრივი მიდგომიდანაც.

მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 988-ე მუხლის მე-3 ნაწილი ითვალისწინებს ანალოგიურ ნორმას, მოთხოვნას, რასაც საქართველოს სკ-ის 697-ე მუხლი. საუბარია, ხელშეკრულებით გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ან შეზღუდვის დაუშვებლობაზე. საქართველოს სკ-ის ზედმეტ დატვირთვად მიმანია, 697-ე მუხლის არსებობა, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების დაუშვებლობაზე საუბრობს – „გადამზიდველს არ შეუძლია დაეყრდნოს ამ თავის იმ წესებს, რომლებიც მის პასუხისმგებლობას გამორიცხავენ ან ზღუდავენ ანდა მტკიცების ტვირთისგან ათავისუფლებენ მას, თუკი ზიანი გამოწვეულია მისი ბრალით“. ჩემი მოსაზრება ეყრდნობა პოზიციას, რომელიც გამომდინარეობს საქართველოს სკ-ის 669-ე და 687-ე მუხლებიდან, რომელშიც ნათლად იკვეთება, რომ გადამყვან-გადამზიდველი მხოლოდ მისი ბრალის შემთხვევაში აგებს პასუხს. ამავდროულად, განსაზღვრავს

<sup>254</sup> იხ. აგრეთვე, თ. სუხიტაშვილი, პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისათვის, ჟურნალი “მართლმსაჯულება და კანონი”, №2(33)12, გვ. 31.

პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებებს. ვინაიდან, შესაძლებელია ერთი და იმავე ქმედების მიხნევა დელიქტად ან სახელშეკრულებო ვალდებულების დარღვევად, დელიქტური და სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის პრაქტიკული გამოიჯენის პრობლემაზე მსჯელობისას, მ. დუნდუა<sup>255</sup> იშველიებს გადაზიდვის ხელშეკრულების დროს მგზავრისათვის მიყენებული ზიანის შემთხვევის მაგალითს. კითხვაზე – ასეთი ზიანი არის დელიქტი თუ ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი, ვფიქრობ პასუხი მარტივია, ეს არის ბილეთით დადასტურებული სახელშეკრულებო ურთიერთობა გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის, რაც სხვა პირობებთან ერთად ითვალისწინებს მგზავრის უსაფრთხო გადაყვანას. აღნიშნული პირობის დარღვევა წარმოადგენს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საფუძველს მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე. იმ შემთხვევაში, თუ მგზავრისათვის მიყენებული ზიანი გამოსატული იქნება მის გარდაცვალებაში, როგორც მ. დუნდუაც მიუთითებს, გარდაცვლილის მემკვიდრეებს, როგორც უფლებამონაცვლეებს უფლება ეძლევათ სამართლებრივად ედავონ გადამყვან-გადამზიდველს სახელშეკრულებო საფუძველზე, ხოლო არამემკვიდრეებს, რომელთაც მგზავრის გარდაცვალებით ზიანი მიადგათ – დელიქტის საფუძველზე.

აღნიშნულზე საუბრობს უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის 718-ე მუხლიც, სადაც ასევე ნათქვამია, რომ სატრანსპორტო ორგანიზაციის შეთანხმება მგზავრთან ან ტვირთის მფლობელთან გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ან გამორიცხვის თაობაზე, ვერ იქნება ნამდვილი. იგივე აზრი გათვალისწინებულია ამავე ქვეყნის საპაერო კოდექსის 119-ე მუხლშიც, იმ სხვაობით, რომ აქ კანონმდებელი საუბრობს მხოლოდ პასუხისმგებლობის შემცირების შეთანხმების შესახებ გადამყვან-გადამზიდველის მხრიდან, როგორც მგზავრთან, ისე ტვირთის გამგზავრთან და მიმღებთან. დასახელებული კოდექსი, თუმცა, საუბრობს არანამდვილობის თაობაზე, 120-ე მუხლში უშვებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდის თაობაზე შეთანხმების შესაძლებლობას. აღსანიშნავია სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 863-ე მუხლიც, რომელიც სატრანსპორტო ორგანიზაციის მგზავრთან ან ტვირთის მფლობელთან შეთანხმებას კანონით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ან გამორიცხვის შესახებ, ასევე იურიდიული ძალის არ მქონედ ცნობს, გარდა კანონით გათვალისწინებული გამონაკლისი შემთხვევებისა.

ზემო აღნიშნულიდან გამომდინარე, შეიძლება ითქვას, რომ გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მნიშვნელობას ხაზს უსვავს, როგორც ცალკეული ქვეყნების შიგნით, ისე საერთაშორისო სამართლებრივ სივრცეში საკითხის სამართლებრივი რეგულირება, რაც უმთავრესად ემსახურება სამოქალაქო ავიაციის ბაზრის მომხმარებელთა – ტვირთის გამგზავრთა, ტვირთის მიმღებთა და მგზავრთა ინტერესების დაცვის მიზანს. განსაკუთრებული ადგილი ეთმობა გადაზიდვა-გადაყვანის

<sup>255</sup> მ. დუნდუა, „დელიქტური პასუხისმგებლობისა და სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის თანაფარდობა“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ. №1, გვ. 58.

ხელშეკრულების სწორ სამართლებრივ რეგლამენტაციას, ხოლო გამომდინარე იქედან, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვას ბუნებრივი რისკები ახასიათებს, გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მოქნილი მექანიზმი უნდა არსებობდეს. საქართველოში ეს მექანიზმი არის ვარშავისა და მონრეალის კონვენციებისაგან მკვეთრად განსხვავებული, თუმცა, არაერთი ქვეყნის ანალოგი. ვთვლი, რომ ჩვენმა ქვეყანამ დადებითი ნაბიჯი გადადგა მონრეალის კონვენციასთან მიერთებით, თუმცა წარმატებული შედეგებისათვის საჭიროა შიდა კანონმდებლობის სისტემატიზაცია და მისადაგება მის მოთხოვნებთან პასუხისმგებლობის ნაწილში არსებული ვალდებულებების გაზიარების მხრივაც. მიზანშეუწონლად მიმაჩნია, დღეის მდგომარეობით არსებული, ერთი და იმავე საფუძვლებით გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეგულირება საქართველოს სამოქალაქო და საჰაერო კოდექსებით ან ერთი რომელიმე კოდექსით ურთიერთგანსხვავებული საფუძვლის წარმოშობის შემთხვევაში. ჩემი აზრით, უმჯობესი იქნება სამოქალაქო კოდექსმა, როგორც კერძო სამართლებრივ ნორმათა ერთობლიობამ, აქაც თავის თავში მოიცვას და განსაზღვროს მხოლოდ პრინციპული მნიშვნელობის საფუძვლები ასევე პრინციპული მიდგომით განსაზღვრული შესაბამისი პასუხისმგებლობით, მით უმეტეს, რომ საქართველოს სკ-ი იმავდროულად ეხება საზღვაო, საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტით განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვებს. საჰაერო კოდექსმა კი, გაითვალისწინოს სამოქალაქო ავიაციის დარგთან დაკავშირებული საჯარო-სამართლებრივი ხასიათის საკითხების რეგულირება, ხოლო მიღებულ იქნეს კანონქვემდებარე აქტი, რომელიც დეტალურად დაარეგულირებს გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებულ საკითხებს, მათ შორის გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას და შეავსებს საკანონმდებლო ვაკუუმებს.<sup>256</sup>

#### 14. გამგზავნის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი)

საქართველოს კანონმდებლობაში გამგზავნის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საკითხზე მსჯელობა ძირითადად სკ-ის 674-ე (ზედნადების რეკვიზიტები) და 675-ე (გამგზავნის პასუხისმგებლობა) მუხლებიდან გამომდინარეობს. საქართველოს საჰაერო კოდექსი კი, ამ საკითხს პრაქტიკულად არც განიხილავს. გამგზავნი, როგორც ხელშეკრულების მხარე პასუხისმგებლობის რისკის მატარებელი სუბიექტია ტვირთის გადაზიდვის პროცესში. რისკ-ფაქტორები მის მიერ ნაკისრ ვალდებულებებს უკავშირდება. გამგზავნის პასუხისმგებლობის ზოგადი

<sup>256</sup> *Gabichvadze Sh*, Key Legal Problems and Civil Law Regulations of the Liability of the Air Carriers in Georgia, 2010, p.31. **გამოქვეყნებულია საიტზე:** <[http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research\\_work/foreign\\_law\\_comparative\\_law/russland\\_und\\_weitere\\_gus\\_staat/beitrage\\_und\\_informationen\\_zum.cfm](http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research_work/foreign_law_comparative_law/russland_und_weitere_gus_staat/beitrage_und_informationen_zum.cfm)>.

საფუძველია ასეთ ვალდებულებათა არაჯეროვანი შესრულება ან შეუსრულებლობა. პასუხისმგებლობა ეყრდნობა ბრალეულობის პრინციპს. გადამყვან-გადამზიდველთან შედარებით, დოქტრინასა და ცალკეული ქვეყნის კანონმდებლობაში იკვეთება გამგზავნის პასუხისმგებლობის ნაკლები საფუძვლები. შესაბამისად განისაზღვრება პასუხისმგებლობის ფარგლებიც.

გამგზავნის უფლება-მოვალეობების შესწავლით იკვეთება მისი პასუხისმგებლობის შემდეგი კონკრეტული საფუძვლები: – ზედნადებში მონაცემების მიუთითებლობა ანდა მათი არასრულად ან არასწორად მითითება; გასაგზავნი ტვირთის უხარისხო შეფუთვა; გადამყვან-გადამზიდველისათვის არასრულყოფილი ან არაუზუსტი საბუთების ან მონაცემების მიწოდება.

ყოველი დასახელებული გარემოება პასუხისმგებლობის საფუძვლად მაშინ იქცევა, როცა ამ გარემოების დადგომით სახეზეა კონკრეტული პირისათვის მიყენებული ზიანი. თითოეული საფუძვლის არსებობა წარმოშობს კრედიტორის მოთხოვნის უფლებას დამდგარი ზიანის (ხარჯების) ანაზღაურების თაობაზე. კრედიტორი შეიძლება იყოს გადამყვან-გადამზიდველი, მიმღები, ასევე, მესამე პირი. გამგზავნი, როგორც მოვალე, ვალდებულია აანაზღაუროს მხოლოდ მისი ბრალით გამოწვეული ზიანი. საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლის 1-ლ ნაწილში „ლ“ ქვეპუნქტის სახით მითითებული ზედნადების რეკვიზიტი – „აღნიშნას, რომ გადაზიდვა მიუხედავად ორმხრივი შეთანხმებისა, მაინც ექვემდებარება ამ თავის ნორმებს“ მიანიშნებს გამგზავნის პასუხისმგებლობის საკითხის რეგულირებაზე „გადაყვანა-გადაზიდვის“ თავში გაერთიანებული ნორმებით, რაც არ ნიშნავს ამავე კოდექსის ზოგადი ნაწილის ნორმების იგნორირებას. მათ შორის, ზიანის ანაზღაურების მარეგულირებელი ნორმებისა.

ანალოგიურად, რფ-ის საპაერო კოდექსის 121-ე მუხლის თანახმად, ტვირთის გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველის ან იმ პირის მიმართ, რომლის წინაშეც გადამზიდველია პასუხისმგებელი, მიყენებული ზიანისათვის, რაც გამოიწვია მის მიერ არასწორი ან არასრული ცნობების მიწოდებამ. მოცემული მუხლი ითვალისწინებს გამგზავნის პასუხისმგებლობას არა მხოლოდ გადამყვან-გადამზიდველის, არამედ მესამე პირის წინაშეც და არის ზოგადი ხასიათის. ამასთან, კოდექსი არ შეიცავს დამატებით ნორმებს. ამიტომ, გამგზავნის პასუხისმგებლობის საკითხის გადაწყვეტისას, მათ შორის, გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ, ნახელმძღვანელები უნდა იქნეს სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის შესახებ იმავე ქვეყნის სამოქალაქო კოდექსის 59-ე თავის (ზიანის მიყენებით წარმოშობილი ვალდებულებები) ნორმებით.

მხარეების მიერ, გადაყვანა-გადაზიდვისათვის სრული და ზუსტი ინფორმაციის ერთმანეთისთვის მიწოდება მათ ვალდებულებებს რომ წარმოადგენს, უდავოდ აღიარებულია დოქტრინაშიც, კანონმდებლობაშიც და პრაქტიკაშიც. ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების რომელიმე მხარის მიერ, ზედნადებში არასწორი ან არასრული ინფორმაციის შეტანა, ვალდებულების დარღვევას და ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის საფუძველს წარმოადგენს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის (996-ე მუხლი). ზედნადების არასწორად შედგენის გამო, პასუხისმგებლობა ეკისრება მის

შემდგენ ან მასში ცვლილებების შემტან პირს. სამართლის ნორმაში დასახელებული არ არის კრედიტორი მხარე. იმავე საფუძველით, გამგზავნის პასუხისმგებლობას განამტკიცებს მონრეალის კონვენცია მე-10 მუხლში. ამასთან, იმ შემთხვევაშიც კი, როცა გამგზავნის სახელით მოქმედებდა აგენტი. რფ საჰაერო კოდექსისგან განსხვავებით, მონრეალის კონვენციის მიხედვით, გამგზავნი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მიადგა მას ან სხვას, რომლის წინაშეც პასუხისმგებელია გადამყვან-გადამზიდველი გამგზავნის მიერ ან მისი სახელით წარმოდგენილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობის ან არასრულობის გამო. კონვენცია სწორად უთითებს „... რომლის წინაშეც პასუხისმგებელია გადამყვან-გადამზიდველი...“. ნორმის განმარტებით, გადამყვან-გადამზიდველი, როგორც მესამე პირთან სამართლებრივ ურთიერთობაში მყოფი პასუხისმგებელი პირი, ანაზღაურებს ზიანს და ამავედროულად, გამგზავნის წინაშე წარმოეშობა რეგრესის უფლება. გარდა ამისა, ამავე კონვენციის თანახმად, ანალოგიური პრინციპით გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობა დაეკისრება გამგზავნის წინაშე ასევე ნებისმიერი ზიანისათვის, რომელიც მიადგა მას ან სხვა პირს, რომლის წინაშეც პასუხისმგებელია გამგზავნი, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ან მისი სახელით სატვირთო ქვითარში „სხვა საშუალებით“ შენახულ ჩანაწერში შეტანილი ცნობებისა და განცხადებების არასწორობის, უზუსტობისა და არასრულობის გამო. იგივე კონვენცია გამგზავნს პასუხისმგებლობას აკისრებს გადამყვან-გადამზიდველის წინაშე საბაჟო, საპოლიციო და სხვა სახელმწიფო ფორმალობების შესრულების მიზნით წარსადგენი დოკუმენტების არარსებობით, არასაკმარისობით ან არასწორობით გამოწვეული ნებისმიერი ზიანისათვის, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ზიანი გამოიწვია გადამყვან-გადამზიდველის, მისი მოსამსახურის ან აგენტის ბრალეულობა ქმედებამ.<sup>257</sup> მონრეალის კონვენციისაგან განსხვავებით, ასეთ მითითებას ვარშავის კონვენცია არ იცნობს. იგი გამგზავნს ავალდებულებს გასცეს ყველა საჭირო ცნობა და გადაზიდვის დოკუმენტს დაურთოს გადაზიდვისათვის საჭირო ყველა დოკუმენტი საბაჟო და საპოლიციო ფორმალობებისათვის. შესაბამისად, მასვე უწესებს პასუხისმგებლობას ასეთი ცნობებისა და დოკუმენტების

<sup>257</sup> მაგ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს დიდი პალატის 2001 წლის 27 სექტემბრის განჩინებაში (საქმე №3კ/458-01), რომელიც მიღებულ იქნა ვალდებულების შესრულების ვადის გადაცილებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების დავის საგანთან დაკავშირებით ნათქვამია, რომ სარჩელის საფუძველი გახდა მოპასუხის მიერ მიწოდების ვადის დარღვევა, ტვირთის დაზღვევლობა და ტვირთზე გაფორმებული საბუთების ორიგინალების ფოსტით გაგზავნა და არა ტვირთთან ერთად, რის გამოც დაყოვნდა ტვირთის განბაჟება. მოპასუხის მიერ სარჩელის ცნობა არ მოხდა იმ მოტივაციით, რომ ხელშეკრულების შესაბამისად, მან მიმღებს კონტეინერები მიაწოდა ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში და ხელუხლებელი პლომბებით, ხოლო მხარეები მიწოდების ვადაზე შეთანხმებულნი არ ყოფილან, საბუთების ორიგინალები კი, მიმღებს გაეგზავნა დროულად და მის მოვალეობაში არ შედიოდა საბაჟო გაწმენდა და ტვირთის დაზღვევა. საბოლოოდ, უზენაესი სასამართლოს აღნიშნული განჩინებით დამტკიცდა მხარეთაშორისი მორიგება მოპასუხის მიერ მოსარჩელის მოთხოვნის ნაწილობრივ აღიარების საფუძველზე, შეთანხმებული ოდენობის ზარალის ანაზღაურების თაობაზე. **ხელმისაწვდომია საიტზე** <[http://www.supremecourt.ge/default.aspx?sec\\_id=559&lang=1](http://www.supremecourt.ge/default.aspx?sec_id=559&lang=1)>.

მიუწოდებლობით, არასრულყოფილებით და უზუსტობით გამოწვეული ზიანისათვის მხოლოდ გამგზავნის ბრალის შემთხვევაში, რამეთუ იმავე საფუძველზე პასუხისმგებლობას გამორიცხავს, თუ ზიანი წარმოიშვა გადაყვან-გადამზიდველის ან მის მიერ უფლებამოსილი პირის ბრალით. ზედნადებში მონაცემების მიუთითებლობის ან არასწორად, არასრულად მითითებისას (მათ შორის, შეფუთვის თაობაზე), გამგზავნის პასუხისმგებლობა ნათლად განსაზღვრულია აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ი (მუხ:853.2). ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ი გადაზიდვის ხელშეკრულების თავში მსგავს ნორმას არ მოისაზრებს. საჭირო ინფორმაციისა და დოკუმენტაციის წარდგენა გამგზავნის (ან მიმღების) ვალდებულებად განიხილება ამავე კოდექსის სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების ნორმებში, სადაც გათვალისწინებულია მისივე პასუხისმგებლობა ამ ვალდებულების დარღვევისათვის. აქაც, პასუხისმგებლობა გამოიხატება ზიანის ანაზღაურებაში, ხოლო გამგზავნი (მიმღები) პასუხს აგებს ექსპედიტორის წინაშე. აღნიშნული მიანიშნებს გამგზავნის პასუხისმგებლობის ზოგად-სამართლებრივი ნორმებით რეგულირებაზე.

რამდენადაც, საქართველოს სკ-ის 676-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტით გათვალისწინებული ვალდებულებაა გადაყვან-გადამზიდველმა შეამოწმოს გადასაზიდად მისაღები ტვირთის შეფუთვა და გარეგნული მდგომარეობა, იმდენად გამგზავნის ვალდებულებაა უზრუნველყოს გასაგზავნი ტვირთის სათანადო შეფუთვა და გარეგნული იერსახის დაცვა. თუმცა სამართლის ნორმა არ საუბრობს, მაგრამ იმის გათვალისწინებით, რომ შესაძლებელია გამგზავნის სახელით მოქმედებდეს სხვა პირი, ეს ვალდებულება მასაც ეკისრება. ს. მაჩალაძე<sup>258</sup> „შეფუთვის“ განიხილავს შესრულებასთან დაკავშირებული მეორადი ვალდებულების ერთ-ერთ სახედ. როდესაც შეფუთვა შეუსაბამოა, გამგზავნი მხარე ვალდებულია გადაყვან-გადამზიდველის მხარეს მიაწოდოს ინფორმაცია ამის შესახებ, რადგან არასათანადო შეფუთვა რისკებს უკავშირდება, მათ შორის, ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაშიც. საქართველოს სკ-ის 678-ე მუხლი უშუალოდ ხსენებული საფუძველზე პასუხისმგებლობას ეხება, რომელშიც ნათქვამია, რომ გამგზავნი პასუხს აგებს გადაყვან-გადამზიდველის წინაშე, ამასთან, ზიანი (ხარჯები), რომელიც უხარისხო შეფუთვის შედეგად წარმოიშობა შესაძლოა მიადგეს პირებს, მასალებსა და სხვა ქონებას. მოცემული მსჯელობა არ ეხება იმ შემთხვევას, როცა გადაყვან-გადამზიდველის მიერ გამგზავნისაგან ტვირთის გადასაზიდად მიღებისას ნაკლი აშკარა იყო ან გადაყვან-გადამზიდველმა იცოდა ამის შესახებ და რაიმე პირობა არ დაუთქვამს. უკანასკნელ სიტუაციაში მხედველობაში მიიღება გადაყვან-გადამზიდველის ინფორმირებულობა და სიფრთხილის ზომების დაცვის ვალდებულების ჯეროვნად შესრულება, რაშიც მაგ., იგულისხმება გადაყვან-გადამზიდველის ვალდებულება საჭირო ხომალდზე გადასაზიდად მიღებული ტვირთი ისე განათავსოს, რომ ამით ზიანი არ

<sup>258</sup> ს. მაჩალაძე, ზიანის ანაზღაურება ვალდებულების დარღვევისას, (საქართველოსა და გერმანიის კანონმდებლობათა შედარებითი ანალიზი), ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, სპეციალური გამოცემა, 2004წ. გვ. 75.

მიადგეს სხვა გამგზავნის, რომლის ტვირთიც იმავე ხომალდით გადაიზიდება ან მგზავრს, რომელიც იმავე ხომალდით გადაიყვანება და სხვა. აქ საუბარია თუნდაც სუნის მატარებელ ტვირთზე, რაც არ შეიძლება განთავსდეს სამგზავრო სალონში ან სალონთან ახლოს, რათა უარყოფითად არ იმოქმედოს მგზავრის ჯანმრთელობაზე. ასევე, ასეთი ტვირთი არ შეიძლება განთავსდეს კვების პროდუქტებთან ახლოს, რათა არ მოხდეს სუნის ათვისება და საკვები პროდუქტების გაუფარვისება. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 855-ე მუხლი ტვირთის შეფუთვის გამგზავნის ვალდებულებად განიხილავს და მასვე აკისრებს პასუხისმგებლობას გარეგნულად შეუმჩნევადი დეფექტით გამოწვეული ზიანისათვის, თუმცა დაკონკრეტებული აქაც არ არის პირი, თუ ვის წინაშე აგებს გამგზავნი პასუხს, მხოლოდ მიუთითებს, რომ პასუხისმგებლობა გადამყვან-გადამზიდველზე გადადის, თუ ტვირთის მიღებისას ტვირთის დეფექტი გარეგნულად შეუმჩნევადი იყო და გადამყვან-გადამზიდველმა რაიმე დათქმა არ გააკეთა. რფ სკ-ი ბევრს არაფერს ამბობს განსახილველ საკითხზე. მასზე საუბარია რფ ტრანსპორტის მინისტრის ბრძანებით<sup>259</sup> დამტკიცებული, მგზავრის (ბარგის) და ტვირთის საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისა და მგზავრის, ტვირთის გამგზავნისა და ტვირთის მიმღების მომსახურების წესში (პუნქტი 60) და რფ საჰაერო კოდექსის 121-ე მუხლში, სადაც განსხვავებულ მიდგომასთან გვაქვს საქმე – განსაზღვრულია გამგზავნის პასუხისმგებლობა გადამყვან-გადამზიდველის ან იმ პირის წინაშე, რომლის წინაშეც თავად გადამყვან-გადამზიდველია პასუხისმგებელი. ე.ი. შესაძლებელი ხდება რეგრესის წესით დავის გამორიცხვა. მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 998-ე მუხლი ასევე არეგულირებს ტვირთის გამგზავნის პასუხისმგებლობის საკითხს შეფუთვისათვის. მისი პასუხისმგებლობის საფუძველია ტვირთის არასათანადო შეფუთვა, რის გამოც იგი პასუხს აგებს გადამყვან-გადამზიდველისათვის მიყენებული ნებისმიერი ზარალისათვის, მათ შორის, სატრანსპორტო საშუალების მოწყობილობისთვის, სხვა ტვირთისათვის და ა.შ. ამასთან, საფუძველს წარმოადგენს გარემოება – თუ ეს ნაკლოვანებები არ იყო აშკარა და თუ ისინი არ იყო ცნობილი გადამყვან-გადამზიდველისათვის რაიმე დათქმის გაცხადების გარეშე ტვირთის მიღებისას.

საქართველოს სკ-ის მიხედვით, გადამყვან-გადამზიდველის ერთ-ერთ უფლებად განიხილება ტვირთის გადაზიდვისათვის დანამატის მიღება, მას შემდეგ, რაც ტვირთს დანიშნულების პუნქტში მიიტანს და გადასცემს მასზე უფლებამოსილ პირს. დანამატის გადახდაზე შეთანხმება სახელშეკრულებო პირობას წარმოადგენს გამგზავნისა და გადამყვან-გადამზიდველს შორის, თუმცა, აღნიშნულის შესახებ ინფორმირებული უნდა იყოს მიმღები, რომ მან ეს ვალდებულება შეასრულოს. 690-ე მუხლი პასუხისმგებლობას

259

Об утверждении Федеральных авиационных правил

"Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей"  
 (Приказ Минтранса России от 28.06.07 № 82, Зарегистрирован в Минюсте России от 27.09.07 № 10186), ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.favt.ru/dec/2007/>>.



აკისრებს გამგზავნს იმ შემთხვევაში, როცა მიმღებს ტვირთი ჩაბარდა გადაყვან-გადამზიდველისათვის დანამატის გადაუხდელოდ, თუმცა, სამართლის ნორმაში მკაფიოდ არ იკვეთება, რომ სწორედ მიმღებმა უნდა გადაიხადოს დანამატი. იგი, მხოლოდ ლოგიკური დასკვნით ირკვევა. ასეთ შემთხვევაში, გადაყვან-გადამზიდველის მოთხოვნა მიმართული იქნება გამგზავნისაკენ რეგრესის საფუძველზე, ხოლო გამგზავნის პასუხისმგებლობა აქაც ზიანის ანაზღაურებაში გამოიხატება. საინტერესოა კანონმდებლის ნება, რას გულისხმობს ზიანში. განსაზღვრული ოდენობის გადაუხდელი დანამატი, თუ სხვა, დანამატისგან ცალკე, განსხვავებული ოდენობის? როგორც ჩანს, მოცემული სამართლის ნორმა ბუნდოვანია და მისი შინაარსის დაზუსტება მნიშვნელოვანია.

ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობა შესაძლოა ითვალისწინებდეს გადაყვან-გადამზიდველის მიერ სატრანსპორტო საშუალების გამგზავნისათვის წარდგენის ვალდებულებას, რომლის შესრულებულად ჩათვლა ბევრ პირობაზეა დამოკიდებული. იგი, უმთავრესად, გამომდინარეობს გამგზავნის განაცხადიდან (შეკვეთიდან). გადაყვან-გადამზიდველის მიერ იმდენი სატრანსპორტო საშუალება უნდა იყოს წარდგენილი, რამდენიც გამგზავნის მიერ არის მოთხოვნილი. მათი წარდგენა უნდა მოხდეს შეთანხმებულ დროში. წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალება უნდა შეესაბამებოდეს გამგზავნის მოთხოვნას. მოთხოვნა დამოკიდებულია და უნდა გამომდინარეობდეს გადასაზიდი ტვირთის ხასიათიდან. მაგ: ყვავილების გადასაზიდად წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალება აღჭურვილი უნდა იყოს ყველა იმ საშუალებით (მათ შორის, ტემპერატურის რეგულატორით), რაც არ განაპირობებს ყვავილის ჭკნობას და შეუნარჩუნებს მას საბაზრო ღირებულებას. ანალოგიურად შეიძლება ითქვას ხორცის ან ხილის გადაზიდვის შემთხვევაშიც. გადაყვან-გადამზიდველის მიერ ყველა ამ მოთხოვნის დაცვა გულისხმობს მის მიერ ვალდებულების ჯეროვან შესრულებას. წინააღმდეგ შემთხვევაში, როგორც უკვე აღვნიშნეთ, გამგზავნი უფლებამოსილია უარი თქვას წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებაზე, რაც მის პასუხისმგებლობას არ გამოიწვევს. ისევე, როგორც ერთი მხარე ამ ურთიერთობაში, მეორე მხარე – გამგზავნიც ვალდებულია დაიცვას ყველა პირობა იმისათვის, რომ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენების ვალდებულება ჩაეთვალოს ჯეროვნად შესრულებულად. მან უმიზეზოდ არ უნდა თქვას უარი წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებაზე. რაც შეეხება პასუხისმგებლობის საკითხს, უკრაინის სკ-ის<sup>260</sup> 921-ე მუხლის მიხედვით, გამგზავნს პასუხისმგებლობა შესაძლოა დაეკისროს გადაყვან-გადამზიდველის მიერ მიწოდებული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებლობის ან ტვირთის წარუდგენლობისათვის. პასუხისმგებლობა განისაზღვრება ბრალის მიხედვით და მხარეთა შორის დადებული ხელშეკრულებით, თუ კანონმდებლობით სხვა არ არის დადგენილი. აღნიშნული საფუძველით პასუხისმგებლობა ორმხრივ ხასიათს ატარებს

<sup>260</sup> Гражданский кодекс Украины, N435-IV, от 16 января 2003 года, с изменениями от 07.07.2011. ხელმისაწვდომია საიტზე: < <http://meget.kiev.ua/kodeks/grazdanskiy-kodeks>>.

გადამყვან-გადამზიდველსა და გამგზავნს შორის,<sup>261</sup> რაც კარგად ჩანს რფ-ის, სომხეთისა და უზბეკეთის რესპუბლიკების კანონმდებლობაში, რომელიც გარდა იმისა, რომ გადამყვან-გადამზიდველს პასუხისმგებლობას აკისრებს სატრანსპორტო საშუალების მიუწოდებლობის ან დაგვიანებით მიწოდებისათვის, გამგზავნს პასუხისმგებლობას აკისრებს წარდგენილი სატრანსპორტო საშუალების გამოუყენებლობის ან ტვირთის წარუდგენლობისათვის. „ზიანის ანაზღაურებაზე პირს ვაღიარებულს ხდის არა თავისთავად ზიანი, არამედ ბრალი. თუ ზიანის დადგომა გამოწვეულია ისეთი შემთხვევითი გარემოებით, რაც არ არის დამოკიდებული სამართლის ნორმის დამრღვევის ნებაზე, პირი პასუხისმგებლობისაგან თავისუფლდება“.<sup>262</sup> აღნიშნული ქვეყნების კანონმდებლობა როგორც ერთი, ისე, მეორე მხარის პასუხისმგებლობას გამორიცხავს, თუ საფუძველი წარმოიშვა დაუძლეველი ძალის ან კანონმდებლობით გათვალისწინებული წესით. საქართველოს კანონმდებლობა მსგავს სამართლებრივ რეგულირებას არ იცნობს, თუმცა ხელშეკრულებაში ერთ-ერთ პირობად გათვალისწინების შემთხვევაში, შესაძლოა გახდეს გამგზავნის პასუხისმგებლობის საფუძველი. რფ სკ-ის 401-ე მუხლით გათვალისწინებული ბრალეულობის პრინციპით ზოგად-სამართლებრივი ქონებრივი პასუხისმგებლობისგან განსხვავებით, განაცხადის (დაკვეთის) შეუსრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა შესაძლებელია არა მხოლოდ ბრალეულობის, არამედ შემთხვევითობისთვისაც. სატრანსპორტო კანონმდებლობა იცნობს გარემოებების ამომწურავ ჩამონათვალს, როცა განაცხადის (დაკვეთის) შეუსრულებლობისათვის პასუხისმგებლობა არ დგება. მესამე პირთა ბრალეულობა ან სხვა მიზეზები მოცემულ შემთხვევაში პასუხისმგებლობას არ უხსნის არც გამგზავნს და არც გადამყვან-გადამზიდველს (401-ე მუხლი).<sup>263</sup>

### 1.5. მიმღების სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძველები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი)

მიმღების, როგორც ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილე სუბიექტის (მიუხედავად იმისა, მას განვიხილავთ, როგორც ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარედ ან მესამე პირად, რომლის სასარგებლოდაც ეს ხელშეკრულება დაიდო) უფლებაა მიიღოს მის მისამართზე გადაზიდული ტვირთი. რამდენადაც მიმღებს გააჩნია ტვირთის მიღების ან მის მიღებაზე უარის თქმის, ტვირთის განკარგვის და

<sup>261</sup> იხ. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007. **ხელმისაწვდომია საიტზე:** <<http://law.clan.su/load/81-1-0-78>>.

<sup>262</sup> *Виндшейд Б.*, Об обязательствах по римскому праву, СПб, 1875, 42., მითითებულია: *ქ. ქობაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებით-სამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1 გვ. 107.

<sup>263</sup> იხ. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007. **ხელმისაწვდომია საიტზე:** <<http://law.clan.su/load/81-1-0-78>>.

სხვა უფლებები, იმდენად მას ევალება აღნიშნული უფლებები განახორციელოს ისე, რომ ზიანი არ მიადგეს ურთიერთობის დანარჩენ მონაწილეებს და/ან მესამე პირებს. პასუხისმგებლობის ამ ზოგადი წესისგან განსხვავებით, საქართველოს სკ-ი რომელიმე მუხლად და მასში რაიმე კონკრეტულ სამართლებრივ საფუძველად გარემოებებს არ უთითებს. ამიტომ მიმღების სამართლებრივი პასუხისმგებლობაც ზოგად-სამართლებრივი ნორმებით და სახელშეკრულებო პირობებით უნდა დავარეგულიროთ. შედარებით კონკრეტულია საქართველოს საჰაერო კოდექსი, სადაც რფ საჰაერო კოდექსის ანალოგიურად, 69-ე მუხლში გათვალისწინებულია მიმღების ვალდებულება გადამყვან-გადამზიდველის შეტყობინების საფუძველზე მიიღოს და გაიტანოს ტვირთი. საქართველოს სკ-ის 391-ე მუხლის საფუძველზე, მიმღები, როგორც კრედიტორი პასუხისმგებელი სუბიექტი ხდება ზიანის ანაზღაურებაზე, რომელიც მიადგა მოვალეს, შესრულებული ვალდებულების მიღების ბრალეული ვადის გადაცილების გამო. საქართველოს საჰაერო კოდექსის 70-ე მუხლი იცნობს მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობის ან დაგვიანებით მიღების სამართლებრივ შედეგებს – „თუ გადაზიდვის წესებით დადგენილ ვადაში მიმღები არ მოითხოვს მის მისამართზე მოსულ ტვირთს ან უარს განაცხადებს მის მიღებაზე, გადამზიდველი უფლებამოსილია შეატყობინოს ამის შესახებ გამგზავნს და შეინახოს ტვირთი გამგზავნის ხარჯზე, თუ კანონმდებლობით დადგენილ ვადებში მიმღები არ მიიღებს მის მისამართზე მოსულ ტვირთს, ხოლო გამგზავნი არ უზრუნველყოფს მის განკარგვას, იგი ექვემდებარება დადგენილი წესით რეალიზებას.“ რეალიზაციის რაიმე კონკრეტული წესი საქართველოს კანონმდებლობაში განსაზღვრული არ არის, ამიტომ აქაც ზოგად-სამართლებრივ ნორმებზე დაყრდნობით უნდა მოხდეს საკითხის გადაწყვეტა, თუმცა, აღნიშნულთან დაკავშირებით, უმჯობესი იქნება საკანონმდებლო ცვლილება-დამატების განხორციელება. უფრო კონკრეტულად აღნიშნულია აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 858-ე მუხლი. მასში ნათქვამია, რომ გადამყვან-გადამზიდველი ტვირთის რეალიზაციას უზრუნველყოფს როგორც კომისიონერი ექსპერტის დახმარებით.

შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილება-დამატების განხორციელება საჭიროდ მიმაჩნია მიმღების პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ნაწილშიც (საქართველოს სკ-ის მუხ:883). შეიძლება ითქვას, რომ ქართველი კანონმდებელი მიმღების მიმართ მეტად ლოიალური გამოდგა, ვიდრე გამგზავნის ან თუნდაც, გადამყვან-გადამზიდველის მიმართ. მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობა ან დაგვიანებით მიღება სამართლებრივი შეფასებით წარმოადგენს მის მიერ ვალდებულების შეუსრულებლობას ან არაჯეროვან შესრულებას, რის გამოც ცხადია, როგორც წესი, სუბიექტი ექვემდებარება პასუხისმგებლობას. მიმღების შემთხვევაში, იმის ნაცვლად, რომ მას პასუხისმგებლობა დაეკისროს, პირიქით, გადამყვან-გადამზიდველს წარმოეშობა უფლება (და არა ვალდებულება, რაც თავისთავად საინტერესოა) გამგზავნს შეატყობინოს მიმღების მიერ ტვირთის მიუღებლობის ან გადაზიდვის წესებით დადგენილ ვადაში მიღებაზე მოთხოვნის არარსებობის შესახებ და დაელოდოს მითითებებს, შეინახოს ტვირთი გამგზავნის ხარჯზე და მისივე პასუხისმგებლობით, ხოლო თუკი მიმღები ტვირთს არ მიიღებს, ამასთან, გამგზავნი არ განკარგავს შენახულ

ტვირთს, იგი დაექვემდებარება რეალიზაციას. ანალოგიურ რეგულირებას იცნობს უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის 106-ე მუხლი იმ განსხვავებით, რომ თუ საქართველოს საჰაერო კოდექსი მიუთითებს მიმღების მიერ კანონმდებლობით დადგენილ ვადაში ტვირთის მიუღებლობაზე, უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ი ცალსახად განსაზღვრავს ამ ვადას 30 დღის ოდენობით. როგორც აღვნიშნეთ, საინტერესოა, გადამყვან-გადამზიდველს თუ რატომ წარმოეშობა გამგზავნისათვის შეტყობინების უფლება და არა ვალდებულება. მოცემულ სიტუაციაში გამგზავნისათვის შეტყობინება გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებას წარმოადგენს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის 858-ე და ბელორუსიის საჰაერო კოდექსის <sup>264</sup> 104-ე მუხლების მიხედვით, რაც ჩემი აზრით სწორია. თუკი გადამყვან-გადამზიდველი ზ/აღნიშნულ სიტუაციაში არ გამოიყენებს ამ უფლებას, გაურკვეველი რჩება ტვირთის ბედი. ამიტომ აქ, შეტყობინება გადამყვან-გადამზიდველის ვალდებულებას უნდა წარმოადგენდეს, რათა ყველა ვარიანტში ტვირთის ბედის გადაწყვეტა მოხდეს მისი გამგზავნის ინტერესების შესაბამისად ტვირთის განკარგვის უფლებამოსილების ფარგლებში.

საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობა ტვირთის განკარგვას გამგზავნის ერთ-ერთ უფლებად აღიარებს. განკარგვის უფლებამოსილება მას იმ მომენტში უწყდება, როცა დაინიშნულების პუნქტში გადაზიდული ტვირთი გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გადაეცემა მიმღებს ზედნადების მე-2 პირის გადაცემის გზით. ამ ეტაპზე, უკვე მასზე გადადის ტვირთის განკარგვის უფლებამოსილება. რეგულირების იმავე წესს იცნობს მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 1001-ე მუხლი. მიმღების მიერ ტვირთის განკარგვის უფლების განხორციელებისას საქართველოს სკ-ის 680-ე მუხლის მე-5 ნაწილი მას პასუხისმგებლობას აკისრებს იმგვარად, რომ ვალდებულებას წარმოეშობს აანაზღაუროს ტვირთის განკარგვის პროცესში გადამყვან-გადამზიდველისათვის მიცემული მითითებების განხორციელების შედეგად წარმოშობილი ზიანი და ხარჯი.

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, შესაძლებელია ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებაში გამგზავნი და მიმღები ერთი და იგივე სუბიექტი იყოს. ამიტომ, დასაშვებია მას პასუხისმგებლობა დაეკისროს როგორც გამგზავნის, ისე მიმღების პასუხისმგებლობისათვის გათვალისწინებული საფუძვლებით. თუმცა აქ ყურადღება უნდა მიექცეს იმას, რომ აღნიშნული სუბიექტი ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში პასუხს აგებს როგორც გამგზავნი ან როგორც მიმღები შესაბამისი საფუძვლით.

<sup>264</sup> Воздушный кодекс Республики Беларусь, 16 мая 2006 г. № 117-3, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://pravo.levonevsky.org/kodeksby/vozk/index.htm>>.

## 1.6 მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით (შედარებითი ანალიზი)

ბილეთის შექმნის მომენტიდან მგზავრი სახელშეკრულებო ორთიერთობის მონაწილე და გარკვეული უფლება-მოვალეობების მატარებელი სუბიექტი ხდება, რომელიც ასევე განიხილება პოტენციურად პასუხისმგებელ პირად სათანადო საფუძვლის წარმოშობისას. რაც შეეხება საფუძვლებს, მათ კონკრეტულ ჩამონათვალს საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს. ამიტომ, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ზოგად-სამართლებრივ ნორმებზე დაყრდნობით უნდა შეფასდეს პასუხისმგებლობის როგორც საფუძვლები, ისე პასუხისმგებლობის ფორმა, რომელიც შეიძლება იყოს მისი ბრალეული ქმედებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება, კომპენსაციის გადახდა. მგზავრის პასუხისმგებლობის კონკრეტულ საფუძვლებს და წესს არ განსაზღვრავს უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსი, არც ყაზახეთის, სომხეთისა და აზერბაიჯანის რესპუბლიკების სამოქალაქო კოდექსები. ამ მხრივ საინტერესო დებულებაა გათვალისწინებული უკრაინის სკ-ის 920-ე მუხლში. მასში ნათქვამია, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებების დარღვევისათვის მხარეებს პასუხისმგებლობა დაეკისრებათ შეთანხმებისამებრ, თუ სხვა რამ არ არის დადგენილი ამავე კოდექსით, სხვა კანონებით, სატრანსპორტო კოდექსებით და დებულებებით (წესდებებით). სამართლის ნორმა ზოგად ტერმინს იყენებს „მხარეებს“, რაც შესაბამის შემთხვევებში გულისხმობს გადაყვანა-გადაზიდველს, გამგზავნს, მიმღებს და მგზავრს. მსგავს დებულებას საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს და ვფიქრობ, მისი გათვალისწინება აუცილებლობას არ წარმოადგენს, რადგან საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობა პრინციპულ დონეზე წყვეტს ხელშეკრულების თავისუფლად დადებისა და მასში კანონმდებლობის, მართლწესრიგისა და ზნეობის შესაბამისი პირობების ჩადების საკითხს. ამდენად, სამართლებრივი პრობლემის წარმოშობისას მხარეებიც და სასამართლოც პირველ რიგში სახელშეკრულებო პირობებით ხელმძღვანელობენ. უკრაინის საჰაერო კოდექსი <sup>265</sup> (მუხ.89) ყველა ფიზიკურ და იურიდიულ პირს, რომელთა მართლსაწინააღმდეგო ქცევა დაკავშირებული იქნება უკრაინის საჰაერო სივრცის გამოყენებასთან, მათ შორის, კომერციული ნიშნით, პასუხისმგებლობას აკისრებს ამავე ქვეყნის კანონმდებლობის მიხედვით. კოდექსის ეს ზოგადი ნორმა ვრცელდება მგზავრებზეც. კოდექსი 90-ე მუხლში ითვალისწინებს კონკრეტულად მგზავრის, დამკვეთისა და ავიაციის თანამშრომლის პასუხისმგებლობის საფუძვლებს გადაზიდვის წესების შეუსრულებლობის ან არასათანადო შესრულების, საავიაციო წესების დარღვევის, ბუნებრივი გარემოს დაცვის წესების დარღვევის სახით და აქაც ზოგადად, ამავე ქვეყნის კანონმდებლობის მიხედვით პასუხისმგებლობაზე

<sup>265</sup> Воздушный кодекс Украины, Введен в действие Постановлением ВР N 3168-12 04.05.93, с изменениями от 02.12.2010, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.airwar.ru/other/bibl/kodeksru.html>>.

მიუთითებს. უკრაინის საჰაერო კოდექსი ამ ტიპის ზოგად ნორმას იცნობს მე-100 მუხლშიც, სადაც პასუხისმგებლობა დაკისრებულია უშუალოდ მეზავრისათვის იმ შემთხვევაში, როცა მის მიერ ირღვევა, არ სრულდება ან არასათანადოდ სრულდება სახელმწიფოს მოთხოვნები, ნორმები და პროცედურა, დაკავშირებული მეზავრის რეგისტრაციასთან და უსაფრთხოების მიზნით მისი და მისი ბარგის (მათ შორის, ხელბარგი) დათვალიერებასთან, ჩაბარებასთან, შენახვასთან, მიღებასთან და გადაზიდვასთან. აქაც, კოდექსი ზოგადად, უკრაინის კანონმდებლობის მიხედვით პასუხისმგებლობაზე საუბრობს.

რფ-ის კანონმდებლობით, მეზავრმა შესაძლოა პასუხი აგოს მხოლოდ საკუთარი ბრალეულობით გამოწვეული ზიანისათვის, რომელიც მიადგა გადაყვანა-გადამზიდველს, მის ქონებას, სხვა მეზავრს ან ბარგს. რაიმე სპეციალური ნორმები მეზავრის პასუხისმგებლობის შესახებ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ნაწილში განსაზღვრული არ არის, რაც იმას ნიშნავს, რომ გამოყენებული უნდა იქნეს რფ სკ-ის 59-ე თავის (ზიანის მიყენებით წარმოშობილი ვალდებულებები) ნორმები ანუ ზოგად-სამართლებრივი რეგულირება. ვინაიდან, თითოეული ავიაკომპანია შიდასახელმწიფოებრივი თუ საერთაშორისო მავალდებულებელი ნორმებიდან გამომდინარე და მათთან შესაბამისობაში უფლებამოსილია თავად შეიმუშაოს გადაყვანა-გადაზიდვის წესები, რეგულირების მხრივ, საჭიროებისას, მოქმედ კანონმდებლობასთან ერთად გამოყენებულ უნდა იქნეს შესაბამისი ავიაკომპანიის მიერ დადგენილი ნორმებიც. ამ მხრივ, საინტერესოა მაგ: „დაღესტნის ავიახაზების“ წესები,<sup>266</sup> რომელშიც ნათქვამია, რომ თუ აღნიშნული ავიასაწარმო ზიანს მიაყენებს სხვას მეზავრის ბრალით, მაშინ მეზავრი მატერიალურად პასუხს აგებს მიყენებული ზიანისათვის ზიანის ოდენობის ფარგლებში. ასევე, მეზავრი პასუხს აგებს გადაყვანა-გადაზიდვის წესების დარღვევისათვის; საჰაერო ხომალდის მეთაურის განკარგულების შეუსრულებლობისათვის, სანიტარულ-ჰიგიენური, სანიტარულ-ეპიდემიური და ხანძარსაწინააღმდეგო ნორმების დარღვევისათვის; საშიში ნივთების და საგნების გადატანის წესებისა და ფრენის უსაფრთხოების ნორმების დარღვევისათვის. მეზავრს პასუხისმგებლობა შეიძლება დაეკისროს საჰაერო ხომალდზე, აეროპორტში, აეროდრომებზე და სხვა მსგავს ადგილებში საზოგადოებრივი წესრიგის დარღვევისათვისაც. ავიაკომპანიის მიერ შემუშავებულმა მოცემულმა წესებმა ნათლად აჩვენა, რომ მეზავრის პასუხისმგებლობა შესაძლოა იყოს არა მხოლოდ სამოქალაქო, არამედ ადმინისტრაციული ან სისხლის სამართლებრივი, რაზედაც იგივე წესები მიუთითებს, რომ ნებისმიერი პასუხისმგებლობის საკითხი უნდა გადაწყდეს რფ-ის ან იმ ქვეყნის კანონმდებლობით, სადაც იმყოფება.

მეზავრის პასუხისმგებლობის შესახებ საუბარია მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 991-ე მუხლში, რომლის განმარტებითაც, მას შესაძლოა პასუხისმგებლობა დაეკისროს გადაყვანა-გადამზიდველის მიმართ ზიანის გამო, თავისი ქცევის ანდა ხასიათის ან ბარგის მდგომარეობით, რომელსაც

<sup>266</sup> **იხ.** Ответственность авиапредприятия, пассажира и грузоотправителя, (Авиалинии Дагестана), ხელმისაწვდომია საიტზე <[http://www.dagair.ru/pass/Prav/otv\\_avia/#k7](http://www.dagair.ru/pass/Prav/otv_avia/#k7)>.

მას იგი გადააქვს პირადი მეთვალყურეობის ქვეშ. კანონმდებელი აქაც, პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ გარემოებად ასახელებს შემთხვევას, როცა ზიანი დადგა მგზავრის ჯეროვანი ქცევის მიუხედავად.

რამდენადაც სამართლებრივად გარკვეულია, სამოქალაქო სამართალში ფიზიკური პირი ხასიათდება უფლებაუნარიანობით, ქმედუნარიანობითა და დელიქტუნარიანობით. შესაბამისად, საპაერო გადაყვანის ურთიერთობებშიც მგზავრი იმავე უნარიანობით ხასიათდება. საინტერესო საკითხია, თუ როგორ უნდა მოხდეს ქმედუნარო პირის (არასრულწლოვანი, ჯანმრთელობის მდგომარეობით გამოწვეული) ქმედებით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება ვინაიდან, ასეთ პირს არ აქვს შესაძლებლობა განსაჯოს, შეაფასოს საკუთარი ქცევა, საკუთარი ნების გამოვლენის მნიშვნელობა. ამასთან, თუკი პასუხისმგებლობის წინაპირობად სამოქალაქო სამართალდარღვევას განვიხილავთ, რომელსაც ოთხი ელემენტისაგან შემდგარ ერთობლიობად მივიჩნევთ, დგება საკითხი, შეერაცხება თუ არა ბრალად ასეთ პირს საკუთარი ქცევა და გვაქვს თუ არა სახეზე სამოქალაქო სამართალდარღვევა სრული შემადგენლობით? არსებული მოსაზრების თანახმად, „ის არც სხვა პირისათვის მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით მიყენებული ზიანისათვის აგებს პასუხს ბრალის არარსებობის გამო, რამდენადაც ეს უკანასკნელი ნებაუნარიანობას და ნების გამო პასუხისმგებლობას გულისხმობს“.<sup>267</sup> ასევე, საქართველოს სკ-ის 995-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, ჭკუასუსტი ან სულით ავადმყოფი, მის მიერ მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით მიყენებული ზიანისათვის პასუხს არ აგებს, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ ეკისრება. გამოდის, რომ ქმედუნარო მგზავრს, მის მიერ ჩადენილი მართლსაწინააღმდეგო ქმედება ბრალად არ შეერაცხება, რაც თავისთავად გამორიცხავს მის პირად პასუხისმგებლობას. თუ კი ეს ასეა და ეს მართლაც ასეა, მაშინ დაზარალებული პირი დაუცველ მდგომარეობაში აღმოჩნდება. მას სამართლებრივი დავის შემთხვევაში არ ეყოლება მოვალე სუბიექტი. ანალოგიურად, ამავე კოდექსის 994-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, ათი წლის ასაკს მიუღწეველი პირი (დელიქტუნარო) პასუხს არ აგებს მის მიერ მიყენებული ზიანისათვის. აგრეთვე, ამავე მუხლის მე-3 ნაწილის მიხედვით, ათიდან თვრამეტ წლამდე არასრულწლოვანი პასუხს არ აგებს მიყენებული ზიანისათვის, თუ იგი ზიანის მიყენებისას ვერ აცნობიერებდა მისი ქმედების მართლწინააღმდეგობას. რიგი ქვეყნების კანონმდებლობამ გაითვალისწინა, მათ შორის, დაზარალებულის მდგომარეობა, ინტერესი და ზ/აღნიშნულ პირთა ქმედება ბრალად შეერაცხეს მათ კანონიერ წარმომადგენლებსა და მეთვალყურეობაზე პასუხისმგებელ პირებს. საქართველოს სკ-ის 995-ე მუხლის მე-2 ნაწილიც აკისრებს ზიანის მიმყენებლის მეთვალყურეობაზე ვალდებულ პირს მკაცრ პასუხისმგებლობას იმ გამონაკლისის გარდა, როცა ზიანის თავიდან აცილება შეუძლებელი იყო. შესაბამისად, დასახელებული 994-ე მუხლის მე-2 ნაწილი მკაცრ პასუხისმგებლობას აკისრებს მშობელს ან მეთვალყურეობაზე ვალდებულ პირს, მათსა და რეალურ

<sup>267</sup> *ქ. კობაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 99.

სამართალდამრღვევს შორის არსებული განსაკუთრებული ურთიერთობებიდან გამომდინარე.<sup>268</sup> „მათი ბრალი გამოიხატება კანონით დაკისრებული მოვალეობის არაჯეროვნად შესრულებით . . . ქმედუწუნაროდ აღიარებულ პირებზე არასაკმარისი ზედამხედველობის გაწევით“. <sup>269</sup> „ქმედუწუნარო პირთა მიერ მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუ კანონიერი წარმომადგენლები და მეთვალყურეობაზე ვალდებული სხვა სუბიექტები დაამტკიცებენ, რომ ისინი სათანადოდ ასრულებდნენ მოვალეობას, ყველა შესაძლო ზომა მიიღეს, რათა ზიანი არ დამდგარიყო, მაგრამ მისი აცილება ვერ შეძლეს“. <sup>270</sup> უფრო რთულია პრობლემის გადაწყვეტა, როცა მგზავრის სულიერი თუ გონებრივი აშლილობა დროებითია, შესაბამისად არ არსებობს მათი ქმედუწუნაროდ აღიარების შესახებ სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქართველოს სკ-ის 996-ე მუხლი დროებით უგონო ან სულიერი მოშლილობის მდგომარეობაში მყოფ პირს, მის მიერ მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობისაგან ათავისუფლებს. ამ შემთხვევაში, დაზარალებულის ინტერესი დაუცველი რჩება. აქტუალობიდან და მნიშვნელობიდან გამომდინარე, ქართველ კანონმდებელს მართებს შესაბამისი საკანონმდებლო ცვლილება-დამატების განხორციელება. ამასთან, ყოველი საჭირო გადაწყვეტილება-გადაზიდველი უნდა აცნობიერებდეს ურთიერთობის მონაწილეთა შესაძლო პასუხისმგებლობას და თანმდევ სამართლებრივ პრობლემებს და გადაყვანა-გადაზიდვის რეგულირების საკუთარ წესებში მაინც გაითვალისწინოს, რამდენადაც ამის თავისუფლება მას აქვს მოქმედი კანონმდებლობიდან გამომდინარე.

მგზავრის მიერ, მასთან ერთად ცხოველის გადაყვანის შესაძლებლობის გათვალისწინებით, საყურადღებოა საქართველოს სკ-ის დელიქტურ-სამართლებრივი ნორმა – 1003-ე მუხლი, რომლის თანახმად, მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობებში მგზავრი, როგორც ცხოველის მესაკუთრე და მფლობელი ან მხოლოდ მფლობელი ვალდებულია აანაზღაუროს მისი ცხოველის მიერ სხვისთვის მიყენებული ზიანი მიუხედავად იმისა, იმყოფებოდა თუ არა იმ დროს მეთვალყურეობის ქვეშ. აქ პასუხისმგებლობის გამომრიცხველი გარემოებაა მგზავრის მიერ აუცილებელი ზომების მიღება მესამე პირთა დასაცავად. აქვე ისიც უნდა ითქვას, რომ დასაშვებია ცხოველის გადაყვანა მგზავრისგან დამოუკიდებლად, რაც არ მოიაზრება არც ტვირთის გადაზიდვის და არც მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობებში, არამედ ექვემდებარება სპეციალურ რეჟიმს, რომელსაც როგორც წესი გადაწყვეტენ

<sup>268</sup> იხ. აგრეთვე, *მ. თოდუა, პ. ვილემსი*, ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006წ., გვ. 100.

<sup>269</sup> *ქ. ქოჩაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1, გვ. 99. იხ. აგრეთვე, *თ. სუხიტაშვილი*, პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისათვის, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №2(33)12, გვ. 32-34.

<sup>270</sup> *Кузнецова Л., Шевченко Я.*, Гражданско-правовое положение несовершеннолетних, Москва, 1968, 101. მითითებულია: *ქ. ქოჩაშვილი*, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1 გვ. 99.



გადამზიდველები ადგენენ <sup>271</sup> (საქართველოს კანონმდებლობა საკითხის ზოგად-სამართლებრივ რეგულირებას არ იცნობს). ამდენად, დეტალური კვლევა ნაწროში მოცემული არ არის.

## 2. საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეთა სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები

### 2.1. გადაყვანა-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები

გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საფუძვლების შესწავლით ირკვევა, რომ ვალდებულების შეუსრულებლობის ან არაჯეროვანი შესრულებისათვის პასუხისმგებლობის ძირითადი ფორმაა ზიანის ანაზღაურება. ზიანის სახე და ოდენობა განაპირობებს გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მოცულობას. აღნიშნულზე, მაგ., კონკრეტულად მიუთითებს რფ სკ-ის 393-ე მუხლი. ზიანის ოდენობის განსაზღვრისას, მხედველობაშია მისაღები კრედიტორის ინტერესი, რომელიც ჰქონდა ვალდებულების ჯეროვანი შესრულების მიმართ. იქედან გამომდინარე, რომ საქართველო ბოლო დრომდე მიერთებული არ იყო ვარშავის ან მონრეალის კონვენციებს, გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლებს შიდა საკანონმდებლო ნორმებით განსაზღვრავს, მაგრამ დღეს, როდესაც უკვე ძალაში შესვლის მიზნით დამტკიცდა მონრეალის კონვენცია, წარმოიშვა შიდა საკანონმდებლო ცვლილება-დამატებების განხორციელების აუცილებლობა. მაგ., საქართველოს საჰაერო კოდექსის 78-ე მუხლი მითითებითი ნორმით, რომელშიც ნათქვამია, რომ გადაყვანა-გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის, ბარგის ან მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით. ვინაიდან, ასეთი წესი კანონქვემდებარე აქტით დადგენილი არ არის, უნდა ვიხელმძღვანელოთ საქართველოს სკ-ით, რომელმაც განსაზღვრა ტვირთის დაკარგვის ან დაზიანების საფუძვლით გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზოგადი ფარგლები. მას შემდეგ, რაც ამ უკანასკნელს ტვირთის დაკარგვის საფუძვლით ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება წარმოეშობა, ზიანის ოდენობა უნდა გამოითვალოს ნაწილობრივ ან მთლიანად დაკარგული ტვირთის ღირებულების პროპორციულად. ტვირთის ღირებულების განსაზღვრა ხდება მისი გადაცემის ადგილსა და დროს მოქმედი ტვირთის საბირჟო, ასეთის არარსებობისას საბაზრო ფასის მიხედვით, ხოლო არც ერთის არსებობის შემთხვევაში, მსგავსი სახეობისა და ღირებულების ტვირთების ანალოგიურად. ასეთ შემთხვევაში, ტვირთის გადაზიდვის თანხა, საბაჟო და სხვა ხარჯები ექვემდებარება უკან დაბრუნებას, ასევე ტვირთის ნაწილობრივ ან მთლიანად დაკარგვის პროპორციულად. ჩემი აზრით, აქ, ზიანის გამოთვლის წესის

<sup>271</sup> მაგალითისათვის იხ. საიტები <[http://www.rossiya-irlines.com/ru/passenger/your\\_baggage/animals/](http://www.rossiya-irlines.com/ru/passenger/your_baggage/animals/), <http://www.aironix.ua/important-informatio/animals-transport.html>>.

სრულყოფილებისათვის კანონმდებელმა უნდა შეიტანოს დამატება ორი სიტყვისა „ზიანის პროპორციულად“. ტვირთის გადაზიდვის ვადის გადაცილებით, უფლებამოსილი პირისათვის მიყენებული ზიანი გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ანაზღაურდება, არა უმეტეს ტვირთის ღირებულებისა, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ტვირთის გადაზიდვის მიმართ არსებობდა განსაკუთრებული ინტერესი ან მითითებული იყო ტვირთის ღირებულება. ამ დროს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ შესაძლებელია გადახდილ იქნეს ტვირთის ღირებულებაზე მეტი ოდენობის თანხა. ყოველივე წარმოადგენს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდის რეალურ საფუძველს. უკვე გამოხატული განსაკუთრებული დაინტერესება გადამყვან-გადამზიდველის დამატებითი პასუხისმგებლობის საფუძველია, რომლის არსებობა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ასანაზღაურებელ ზიანს ზრდის დაინტერესებაში გამოხატული ოდენობით, უფლებამოსილი პირის დამოუკიდებელი მოთხოვისას.

საქართველოს კანონმდებლობით ასევე მარტივად გამოიანგარიშება გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლები ტვირთის დაზიანებისას. მოცემულ შემთხვევაში, ასანაზღაურებელი ზიანის ოდენობა განისაზღვრება ტვირთის შემცირებული ღირებულების ოდენობით, იმავე წესების გამოყენებით, რომლებზეც ზემოთ ვისაუბრეთ ტვირთის დაკარგვის საფუძველით პასუხისმგებლობის საკითხთან დაკავშირებით. საქართველოს სკ-ი აქაც ადგენს პასუხისმგებლობის მაქსიმალურ ფარგლებს. კერძოდ, გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ასანაზღაურებელი ზიანი არ უნდა აღემატებოდეს ტვირთის მთლიანად დაზიანებისას (თუ ტვირთი მთლიანად გაუფასურდა) იმ ოდენობას, რომელიც გადაიხდებოდა ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას, ხოლო ტვირთის ნაწილის დაზიანებისას (გაუფასურებისას) გადაიხდებინება იმ ოდენობით, რომელიც ტვირთის შესაბამისი ოდენობის დაკარგვისას იქნებოდა გადახდილი. ტვირთთან მიმართებაში ანალოგიური პრინციპით პასუხისმგებლობის წესს შეიცავს სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 866-ე მუხლის მე-2 ნაწილი, თუმცა საინტერესოა ამავე მუხლის მე-3 ნაწილი, რომელიც ზ/აღნიშნული საფუძველით ზიანის ანაზღაურებასთან ერთად, გადამყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს გამგზავნოს (მიმღებს) დაუბრუნოს დაკარგული, დაზიანებული ან დაგვიანებით გადახდილი ტვირთის ან ბარგის გადაზიდვისათვის გადახდილი თანხა, თუ ეს თანხა არ შედის ტვირთის ღირებულებაში. საქართველოს კანონმდებლობა ასეთ წესს არ ითვალისწინებს და ვფიქრობ სწორიც არის, ვინაიდან, ასანაზღაურებელი ზიანის ოდენობა თავისთავში მოიცავს დაკარგული ან დაზიანებული ტვირთის ან ბარგის ღირებულებას. სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ი მგზავრის წინაშე პასუხისმგებლობის საფუძველებად, სიცოცხლისათვის ან ჯანმრთელობისათვის მიყენებულ ზიანს ასახელებს, თუმცა, უშუალოდ პასუხისმგებლობის წესთან დაკავშირებით მიუთითებს ამავე კოდექსის მე-60 თავზე, რომელიც ზოგადი ნორმების ერთობლიობაა და არეგულირებს ზიანის მიყენების შედეგად წარმოშობილ ვალდებულებებს.

საქართველოს საჰაერო კოდექსისაგან განსხვავებით, რფ-ის საჰაერო კოდექსი დაკონკრეტებით და უფრო განსხვავებულად განსაზღვრავს პასუხისმგებლობის ზომებს და ამბობს – ტვირთის ან ბარგის მიუწოდებლობის, დაკარგვის ან დაზიანებისათვის, იმ მომენტიდან, როცა

გადამყვან-გადამზიდველმა გადასახიდად მიიღო იგი გაცხადებული ღირებულებით, ეს უკანასკნელი ანაზღაურებს ზიანს ამ ღირებულების ოდენობით. ღირებულების განუცხადებლობის შემთხვევაში, ანაზღაურება მოხდება მათი ღირებულების მიხედვით, მაგრამ ბარგის ან ტვირთის ყოველ კილოგრამზე არაუმეტეს 600 მანეთისა. მგზავრთან არსებული ნივთების შემთხვევაში – მათი ღირებულების ოდენობით, მაგრამ თუ ეს ღირებულება ვერ დგინდება, მაშინ არაუმეტეს 11000 (თერთმეტი ათასი) მანეთის ოდენობით. ყველა ჩამოთვლილ შემთხვევაში, ღირებულება განისაზღვრება გამყიდველის მიერ მითითებული ან ხელშეკრულებაში გათვალისწინებული ფასიდან, ასეთის არ არსებობისას, ანალოგიური საქონლის საშუალო ფასით, რომელიც არსებობს ტვირთის გაცემის ადგილზე მოთხოვნის ნებაყოფლობით დაკმაყოფილებისას ან სასამართლოს გადაწყვეტილების გამოტანის დღეს, თუ მოთხოვნა ნებაყოფლობით დაკმაყოფილებული არ იყო. მოცემული მსჯელობა ვრცელდება რფ-ის შიდა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვებზე, ხოლო საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებზე იმავე საკითხი დარეგულირდება რფ-ის საერთაშორისო ხელშეკრულებებით (შეთანხმებებით).

მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ი ცალკე მუხლად გამოყოფს პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის წესს ტვირთის დაზიანებისა და გაუფასურების საფუძვლის წარმოშობისას. პირველ შემთხვევაში ანაზღაურების ფარგლები არ უნდა გასცდეს დაზიანების გამო ტვირთის ღირებულების შემცირების ფარგლებს, ხოლო მეორე შემთხვევაში – ტვირთის მთლიანი ღირებულების ფარგლებს. საქართველოს კანონმდებლობის მსგავსად და რუსეთის ფედერაციის კანონმდებლობისაგან განსხვავებით, აქ მოცემულია პასუხისმგებლობის ფარგლების განმსაზღვრელი ზოგადი წესი.

მოცემულ საკითხზე განსხვავებულად მსჯელობენ ვარშავისა და მონრეალის კონვენციები. ვარშავის კონვენციამ დაადგინა პასუხისმგებლობის ფარგლები. იგი წარმოდგენილია როგორც *quid pro quo* (ერთი მეორის ადგილზე). ამ კონვენციით გათვალისწინებული, პასუხისმგებლობის ზემოაღნიშნული საფუძვლ(ებ)ის წარმოშობისას, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა გამოიხატება ფიქსირებული ფულადი გადასახადით. პირველი მსოფლიო ომის შემდგომ პერიოდში, ვალუტის ჰიპერინფლაციის გათვალისწინებით, პასუხისმგებლობის ფარგლები გამოიხატებოდა ოქროთი, რამდენადაც ოქრო სტაბილური ღირებულების და ამავდროულად, აღიარებული საზომი ერთეული იყო. პასუხისმგებლობის ფარგლების გამოსახატად, მიღებულ იქნა ოქროს ფრანკი 1927 წელს (საფრანგეთი), რომელიც 65.5 მგ ოქროსაგან შედგებოდა. მგზავრის სიკვდილის ან დაზიანების გამო, პასუხისმგებლობის ზღვარი 125000 ოქროს ფრანკი იყო, რაც 1928-1968 წლებში 8300 აშშ დოლარს უტოლდებოდა. 1969 წელს, აშშ დოლარის დევალვაციის შემდეგ, ამ სიდიდემ დაახლოებით 1000 აშშ დოლარი შეადგინა. ტვირთთან ან რეგისტრირებულ ბარგთან მიმართებაში პასუხისმგებლობა 1 კგ-ზე 250 ფრანკით განისაზღვრა, რაც 17 აშშ დოლარს უდრიდა, ხოლო დევალვაციის შემდეგ – დაახლოებით 20 აშშ დოლარს. ხელბარგთან ანუ იმ ნივთების მიმართ, რომელთა მოვლაზეც თვით კონვენციის მიხედვით, მგზავრი

ზრუნავს, პასუხისმგებლობის ზღვარი 5000 ფრანკით განისაზღვრა, რაც იმ პერიოდისათვის 332 აშშ დოლარს უდრიდა, დევალვაციის შემდგომ კი – 400 დოლარს. მითითებული კონვენციით, არანაირი სპეციალური ზღვარი არ დაწესებულა დაყოვნებისათვის. სასამართლო პრაქტიკა ეყრდნობოდა შესაბამისად, ტვირთთან ან მგზავრთან დაკავშირებით დადგენილ პასუხისმგებლობის ფარგლებს. ვარშავის კონვენციით დადგენილი ზემოაღნიშნული ფარგლები ეწინააღმდეგება დაზარალებულის უფლებათა რეალიზაციასთან დაკავშირებულ ფუნდამენტურ პრინციპებს: – status quo ante – მანამდელი მდგომარეობის აღდგენა; – restitutio in integram – მთლიანად აღდგენა. არის თუ არა ყოველივე პასუხისმგებლობის ზოგადი წესებიდან გადახვევა და სამართლიანობის პრინციპის დარღვევა, დღესაც დისკუსიის საგნად შეიძლება იქცეს.

მონრეალის კონვენციის სიახლეა ის, რომ გადაყვანა-გადამზიდველმა მგზავრის მიმართ არ შეიძლება ანაზღაუროს 100 000-ზე მეტი თუ დაამტკიცებს, რომ ზიანის გამომწვევე არამართლზომიერ ქმედებაში მას და/ან მის აგენტებს ბრალი არ მიუძღვით ან ზიანი გამოიწვია მე-3 პირის არასწორმა ქმედებამ. ეს დებულება შეეხება ისეთ შემთხვევებს, როგორცაა საჰაერო ხომალდის წარმოებითი დეფექტი, მგზავრის მხრიდან ძალადობის აქტი, ტერორისტული აქტი და სხვა. მართალია, კონვენციამ მოხსნა პასუხისმგებლობის ფულადი საზღვრები მგზავრის სიკვდილის ან სხეულის დაზიანების შემთხვევაში, მაგრამ შეინარჩუნა 1971 წლის გვატემალის ოქმის, 1975 წლის მონრეალის №3 და №4 ოქმებით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის ზღვარი ბარგისა და ტვირთის დაყოვნებასთან მიმართებაში. ავიაციისათვის დამახასიათებელი სირთულეებიდან გამომდინარე, ვფიქრობ, მტკიცება ვერ იქნება ადვილად შესაძლებელი. ამავდროულად, განსხვავებული იურისდიქციის პირობებში ფაქტობრივი ზარალის ანაზღაურებაც განსხვავებული იქნება. მონრეალის კონვენცია კონკრეტდება მგზავრთა გადაყვანის დაგვიანებისას პასუხისმგებლობის განსაზღვრის შესახებაც, მიუთითებს რა, რომ ამ შემთხვევაში გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ყოველი მგზავრის მიმართ შემოიფარგლება თანხით – 4150 ნასესხობის სპეციალური უფლებით. ამ საფუძველით აღძრულ სარჩელთან დაკავშირებით სასამართლო პრაქტიკა მეტად მნიშვნელოვანია, რამდენადაც ნათელია, რომ ყველა ავიაკომპანია ამჯობინებს პრობლემის სასამართლოს გარეშე მოგვარებას, რის გამოც ნამდვილად გადახდილი თანხების ოდენობა უცნობი რჩება. <sup>272</sup> რეგისტრირებულ ბარგთან მიმართებაში პასუხისმგებლობის ზღვარი 1000 SDR-ია. არარეგისტრირებულ ბარგის მიმართ კი, განსაზღვრული არ არის. რაც შეეხება ტვირთს, უცვლელი დარჩა – 17 SDR-ი 1 კგ-ზე. რფ-ის საჰაერო კოდექსის მიხედვით, მგზავრის გადაყვანის, ბარგის ან ტვირთის დანიშნულების ადგილზე დაგვიანებით ჩატანისათვის, გადაყვანა-გადამზიდველს დაეკისრება ჯარიმა ფედერალური კანონით დადგენილი შრომის მინიმალური ანაზღაურების 25% ყოველ დაგვიანებულ საათზე.

<sup>272</sup> შ. გაბიჩაძე, „საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადამზიდველის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ (მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციის მიხედვით)“, ჟურნალი „სამართალი“ №3, 2003წ. გვ. 3.

მაგრამ არა უმეტეს გადაზიდვის ფასის 50 %-ისა. მოცემულ შემთხვევაში, გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლოა გამორიცხოს მისგან დამოუკიდებელი გარემოებების არსებობამ. ასეთი შეიძლება იყოს დაუძლეველი ძალა, საჰაერო ხომალდის გაუმართაობა, რაც საფრთხეს უქმნის მგზავრის სიცოცხლეს ან ჯანმრთელობას და სხვა. სხვა გარემოებებად მიჩნეულ უნდა იქნეს მგზავრის ან ტვირთის გამგზავნის ბრალეული ქმედება. რფ საჰაერო კოდექსის 120-ე მუხლის კომენტარის ავტორი <sup>273</sup> მიიჩნევს, რომ სწორი იქნებოდა „საჰაერო ხომალდის გაუმართაობა, რაც საფრთხეს უქმნის მგზავრის სიცოცხლეს ან ჯანმრთელობას“, ამოღებულ იქნეს მოცემული ნორმიდან, რადგან იგი გადაყვან-გადამზიდველის პირდაპირი ბრალეულობაა.

ტვირთთან და ბარგთან მიმართებაში პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის შესახებ ნორმებს ითვალისწინებს მონრეალის კონვენციის 22-ე მუხლი. სწორედ, მოცემული საკითხის რეგულირების სპეციფიურობიდან გამომდინარე, მისგან მკვეთრად განსხვავდება საქართველოს კანონმდებლობა. მონრეალის კონვენციით გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ქონებრივ ხასიათს ატარებს და კონკრეტულ შემთხვევაში კონკრეტული ოდენობის თანხით გამოიხატება. ტვირთის განადგურების, დაზიანების, დაკარგვის ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შემოიფარგლება თანხით – 1 კგ-ზე 17 ნასესხობის სპეციალური უფლება, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა გამგზავნმა გადაყვან-გადამზიდველისთვის ადგილის გადაცემის მომენტში გააკეთა განსაკუთრებული განცხადება მიტანაში დაინტერესების შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი. ამ შემთხვევაში, იგი ვალდებულია გადაიხადოს თანხა, რომელიც არ აღემატება გაცხადებულ ღირებულებას, თუ არ დაამტკიცებს, რომ ეს თანხა აღემატება გამგზავნის ნამდვილ დაინტერესებას მიტანაში. ტვირთის ნაწილის ან მასში შემავალი საგნის განადგურების, დაზიანების, დაკარგვის ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას მხედველობაში მიღებულ უნდა იქნეს მხოლოდ შესაბამისი ადილ(ებ)ის საერთო წონა. მაგრამ თუ ტვირთის ნაწილის ან მასში ნებისმიერი შემავალი საგნის განადგურება, დაზიანება, დაკარგვა ან დაგვიანებით გადაზიდვა მოქმედებს სხვა ადგილების ღირებულებაზე, რომლებიც შეტანილია ერთი და იმავე ავიასატვირთო ზედნადებში ან იმავე ქვითარში ან თუ ისინი გაცემული არ არის, ჩანაწერის შემნახველი ნებისმიერი სხვა საშუალებით შენახულ იმავე ჩანაწერში, პასუხისმგებლობის ფარგლების დადგენისას აგრეთვე ყურადღება უნდა მიექცეს ასეთი ადგილ(ებ)ის საერთო წონას.

მონრეალის კონვენციის თანახმად, ასევე შეზღუდულია გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ბარგთან მიმართებაში. კონვენციის დებულებები შეეხება მხოლოდ რეგისტრირებულ ბარგს, რომლის განადგურების, დაზიანების, დაკარგვის ან დაგვიანებით გადატანისას, პასუხისმგებლობა შემოიფარგლა თანხით – 1000 ნასესხობის სპეციალური უფლება, ყოველი მგზავრის მიმართ, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა

<sup>273</sup> Воздушный Кодекс Российской Федерации, постатейный комментарий, Москва, 2009, стр. 277.

მგზავრმა რეგისტრირებული ბარგის გადამყვან-გადამზიდველისათვის გადაცემის დროს გააკეთა განსაკუთრებული განცხადება მიტანაში დაინტერესების შესახებ და საჭიროების შემთხვევაში, გადაიხადა დამატებითი მოსაკრებელი. ასეთ დროს, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებულია გადაიხადოს თანხა, რომელიც არ აღემატება გაცხადებულ ღირებულებას, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ეს თანხა აღემატება მგზავრის ნამდვილ დაინტერესებას მიტანაში. ბარგის დაყოვნებისათვის პასუხისმგებლობის ზღვარი არ გამოიყენება, თუ მოსარჩელის მიერ მტკიცდება, რომ ზარალი წარმოიშვა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით. არარეგისტრირებული ბარგის მიმართ კონვენცია რაიმე სპეციალურ ზღვარს არ ადგენს.

მითითებითი ნორმაა საქართველოს საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლში გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხის საქართველოს კანონმდებლობით რეგულირების შესახებ, თუმცა საქართველოს სკ-ი არ ითვალისწინებს მგზავრის მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის დეტალურად მომწესრიგებელ ნორმებს. ბოლო პერიოდამდე არც სხვა რაიმე ნორმატიული აქტის დასახელება იყო შესაძლებელი. აღსანიშნავი იყო მხოლოდ ის პრაქტიკა და სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე მოქმედი ავიაკომპანიების მიერ შემუშავებული წესები, რომელთა გამოყენებითაც რეგულირდებოდა აღნიშნული საკითხი. მგზავრთა საერთაშორისო გადაყვანის კუთხით, 2012 წელს საკითხი გარკვეულწილად დაარეგულირა სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის ბრძანებით დამტკიცებულმა წესმა საჰაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის, ფრენის გაუქმების ან ხანგრძლივი დაგვიანების შემთხვევაში მგზავრებისათვის კომპენსაციის გაცემისა და დახმარების აღმოჩენის შესახებ. აღნიშნული წესი არ არეგულირებს უსასყიდლო ან შეღავათიანი რეჟიმით მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობებს. რაც შეეხება პასუხისმგებლობას, კომპენსაციის გადახდაში გამოიხატება და საჰაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის და/ან ფრენის გაუქმებისათვის განისაზღვრება 250.00 ევროთი 1500 კილომეტრამდე მანძილზე, 400.00 ევროთი 1500-3500 კილომეტრამდე მანძილზე, ხოლო 600 ევროთი უფრო მეტ მანძილზე ფრენისას. ნიხრები შეიძლება 50 %-მდე შემცირდეს მგზავრისთვის ალტერნატიული მარშრუტით დაუგვიანებლად ფრენის შეთავაზებისას.

რფ-ის საჰაერო კოდექსმა დაუშვა გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლების გაზრდის შესაძლებლობა (მათ შორის, დამატებითი პასუხისმგებლობის ფორმით) მხოლოდ ამ უკანასკნელის მიერ მგზავრთან, ტვირთის გამგზავნთან ან ტვირთის მიმღებთან სათანადო შეთანხმების გზით. გაზრდა უნდა მოხდეს რფ-ის საჰაერო კოდექსით ან რფ-ის საერთაშორისო ხელშეკრულებებით განსაზღვრულ ფარგლებთან ფარდობითობით. თუ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის გაზრდილი ფარგლები ხელშეკრულებით გათვალისწინებული არ იქნა, მაშინ მგზავრს, ტვირთის გამგზავნს ან ტვირთის მიმღებს უფლება არ ეძლევა მისგან მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება გაზრდილი ფარგლებით.

კოდექსის კომენტარის ავტორს,<sup>274</sup> განხილული ნორმა მართლზომიერად მიაჩნია, თვლის რა, რომ იგი დისპოზიციურია თავისი ხასიათით და არ ეწინააღმდეგება საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგად, საერთო ნორმებს და არ აუარესებს მგზავრთა, ტვირთის გამგზავნთა და ტვირთის მიმღებთა მომსახურების დონეს. უმჯობესი იქნებოდა, თუ კანონმდებელი აღნიშნული ვითარების მომწესრიგებელ ნორმას არა იმპერატიული, არამედ დისპოზიციური იურიდიული ძალის მქონე სამართლის ნორმის სახით ჩამოაყალიბებდა.

გადამყვან-გადამზიდველთან სახელშეკრულებო ურთიერთობაში მყოფ სუბიექტთა ინტერესებს ემსახურება გადამყვან-გადამზიდველის, როგორც მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის (მესაკუთრის) პასუხისმგებლობის დაზღვევა, რასთან დაკავშირებითაც არც სახელმწიფო აპარატები რჩებიან გულგრილ დამოკიდებულებაში იმ გაგებით, რომ ამა თუ იმ ქვეყნის პოლიტიკური მართვის აპარატი გამოხატავს რა ნებას, საკანონმდებლო ნორმებში ასახავენ სავალდებულო დაზღვევის მარეგულირებელ ნორმებს. მონრეალის კონვენციის ავტორთა სასახელოდ უნდა აღინიშნოს, ამ კონვენციისათვის დამახასიათებელი კიდევ ერთი ნოვაცია<sup>275</sup> გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ, რომლის უზრუნველყოფაც უნდა მოხდეს სახელმწიფოთა მოთხოვნის საფუძველზე იმ გადამყვან-გადამზიდველების მიმართ, რომლებიც მის ტერიტორიაზე ახორციელებენ ფრენებს. შესაბამისად, სახელმწიფოები უფლებამოსილნი ხდებიან, ასეთ გადამყვან-გადამზიდველებს მოსთხოვონ პასუხისმგებლობის დაზღვევის დამადასტურებელი დოკუმენტები. ამდენად, მონრეალის კონვენციის ხელშემკვრელი სახელმწიფოების ვალდებულებას წარმოადგენს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ სამართლის ნორმების შემუშავება კონვენციისთან შესაბამისობაში. ყოველივე ეს კი, ხაზს უსვამს მომხმარებელთა ინტერესების დაცვის პრიორიტეტულობას.

რაც შეეხება საქართველოს, აღნიშნულ საკითხს კანონმდებლობაში ითვალისწინებდა მონრეალის კონვენციის დამტკიცებამდეც. საქართველოს საპაერო სივრცის გამოყენების შემთხვევაში, საპაერო ხომალდის ექსპლუატანტი – ფიზიკური ან იურიდიული პირი, რომელიც საავიაციო შემთხვევის დროს ახორციელებს საპაერო ხომალდის მართვის კონტროლს, ვალდებულია დააზღვიოს საკუთარი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მოვალეობა იმ შესაძლო ზარალის გამო, რომელიც შეიძლება განიცადოს მგზავრმა, ტვირთის გამგზავნმა, მიმღებმა ან მესამე პირმა. კოდექსი მიუთითებს, რომ დაზღვევის ფარგლები და სავალდებულო სახეობები მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, უნდა განსაზღვროს სახელისუფლო ორგანომ – ადმინისტრაციამ, რომელიც დაზღვევის ვალდებულების შესრულებაზე სახელმწიფო ზედამხედველობის განმახორციელებელ

<sup>274</sup> Воздушный Кодекс Российской Федерации, постатейный комментарий, Москва, 2009, стр. 279.

<sup>275</sup> შ. გაბიჩავაძე, „საერთაშორისო საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ (მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციის მიხედვით)“, ჟურნალი „სამართალი“ №3, 2003წ. გვ. 3.

ორგანოდ მოიაზრება. თუმცა, მსგავსი ნორმა საქართველოს საკანონმდებლო სივრცეში მოძიებული ვერ იქნა. ამასთან, მგზავრის, ბარგის, ტვირთისა და მესამე პირის დაზღვევის მნიშვნელობას საქართველოში ხაზს უსვავს, „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“ საქართველოს კანონის<sup>276</sup> 24-ე მუხლის 28-ე პუნქტისა და ჩიკაგოს კონვენციის თანახმად, როგორც ეროვნულ, ისე უცხო ქვეყნის ავიაგადამზიდველებისათვის, არარეგულარული საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ნებართვის მისაღებად წარსადგენ საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სერტიფიკატთან და საჰაერო ხომალდის ვარგისიანობისა და რეგისტრაციის მოწმობებთან ერთად შესაბამისი დაზღვევის დოკუმენტების წარდგენის ვალდებულება. საკითხის მნიშვნელობა ხაზგასმულია რეგულარული საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ლიცენზიის მიღების წესშიც. აქაც ერთ-ერთ აუცილებელ პირობად საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის დამადასტურებელი დოკუმენტების – პოლისების ან სხვა ეკვივალენტური საბუთების წარდგენაა მიჩნეული, იმ ზიანის გამო, რომელიც შეიძლება მიადგეთ ეკიპაჟის წევრს, მგზავრს, ტვირთის ან საფოსტო გზავნილების გამგზავნს (მიმღებს) ანდა მესამე პირს ამ ექსპლუატანტის მოქმედებით.

რფ საჰაერო კოდექსის 130-ე მუხლი საუბრობს საჰაერო ხომალდის მფლობელის პასუხისმგებლობის ზომებზე მგზავრის ან მესამე პირის სიცოცხლის, ჯანმრთელობის ან ქონების დაზიანების გამო. კოდექსის 131-ე მუხლის მიხედვით, მესამე პირთა მიმართ რისკის, საჰაერო ხომალდის მფლობელის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევა სავალდებულოდ მიაჩნია რუს კანონმდებელს როგორც შიდასახელმწიფოებრივ, ისე საერთაშორისო გადაზიდვების განხორციელებისათვის. ასევე, სავალდებულოდ მიიჩნევს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრების სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაზღვევას სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელებისას. დეტალური საუბარია რფ საჰაერო კოდექსის 133-ე მუხლში, მგზავრთა მიმართ გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევის შესახებ. გარდა აღნიშნულისა, კანონმდებელი სავალდებულო წესით სთხოვს პასუხისმგებლობის დაზღვევას გადამყვან-გადამზიდველს ტვირთის გამგზავნისა და ტვირთის მფლობელის წინაშე ტვირთის დაკარგვის, დანაკლისის ან დაზიანების (გაფუჭების) შემთხვევებისათვის. ასევე, პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა მოეთხოვება საჰაერო ხომალდის ექსპლუატანტს საავიაციო სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებით.

უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსი გადამყვან-გადამზიდველს ავალდებულებს დააზღვიოს თავისი პასუხისმგებლობა როგორც მგზავრის (ბარგის) და ტვირთის, ასევე, მესამე პირის მიმართ. თავის მხრივ, დაზღვევის შესახებ ავალდებულებს მგზავრსაც.

დაზღვევის ხელშეკრულების სამართლებრივი ბუნებიდან

<sup>276</sup> 2005 წლის 24 ივნისის (№1775) საქართველოს კანონი „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“, გამოქვეყნებულია: საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, 2005წ. №40.



გამომდინარე, გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის სავალდებულო დაზღვევა ემსახურება სამოქალაქო ავიაციის ბაზრის მომხმარებელთა ინტერესების დაცვას, საჭიროების შემთხვევაში გარანტირებული კომპენსირების თვალსაზრისით. ამდენად, დაზღვევა ეფექტურად გამოყენებადი ინსტიტუტია როგორც მგზავრთა გადაყვანის, ისე ტვირთის გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობათა რეგულირების საკითხში და რამდენადაც ირკვევა, განმტკიცებულია მრავალი ქვეყნის კანონმდებლობაში და ეფექტურად მოქმედებს პრაქტიკაში.

როგორც გ. ლობჯანიძე<sup>277</sup> აღნიშნავს, იურიდიული პასუხისმგებლობის საკითხი მჭიდროდაა დაკავშირებული მომწესრიგებელ და დაცვით სამართლებრივ ნორმებთან, რადგანაც მათი ხელყოფის შემთხვევაში დაცვითი სამართლებრივი ნორმები უზრუნველყოფენ მომწესრიგებელი სამართლებრივი ნორმებით მოწესრიგებული საზოგადოებრივი ურთიერთობის მონაწილეთა უფლებების დაცვას სხვა ქვეყნების ან საერთაშორისო კონვენციათა ნორმებთან კონტექსტში. საქართველოს კანონმდებლობიდან განხილულ სამართლის ნორმათა შორის, ნათლად გამოიკვეთა მომწესრიგებელი და დაცვითი სამართლებრივი ნორმების სიმრავლე, თუმცა როგორც თეორიული, ისე საკანონმდებლო მსჯელობა, გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული ვალდებულებების დარღვევისას და სათანადო პირობების არსებობის შემთხვევაში, აღიარებს გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის შეზღუდვის ან გამორიცხვის შესაძლებლობას. იზღუდება როგორც პასუხისმგებლობის მოცულობა, ისე მისი წარმოშობის საფუძვლები.<sup>278</sup> ამის ნათელი მაგალითია გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მოცულობის განმსაზღვრელი, მონრეალის კონვენციისა და საქართველოს სამოქალაქო და საჰაერო კოდექსების ნორმები. აგრეთვე, რფ სკ-ის 796-ე მუხლი. ასევე, ვ. ვიტრიანსკი<sup>279</sup> მიიჩნევს, რომ ტვირთის მიწოდების ვადისა და ტვირთის დაცვის (შენახვის) უზრუნველყოფის ვალდებულების დარღვევიდან გამომდინარე, გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ყოველთვის შეზღუდულია – ანაზღაურდება პირდაპირი ზარალის ან მისი ნაწილის ფორმით, მაგრამ არა მიუღებელი სარგებელი (მაგ: ტვირთის შეუნახაობა) ანდა პირგასამტეხლოს ფორმით, (მაგ: ვადის გადაცილებით), რაც შეესაბამება რფ სკ-ის მე-400 მუხლის 1-ლი პუნქტით გათვალისწინებულ ზოგად წესს. ამასთან, ზიანის სრულად ანაზღაურების შესახებ რფ სამოქალაქო კანონმდებლობის ზოგად-სამართლებრივი ნორმები არ გამოიყენება იმ შემთხვევებშიც, როცა კანონმდებლობით ან ხელშეკრულებით პირდაპირ არ არის გათვალისწინებული გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობა თავის ვალდებულებათა რაიმე სახით დარღვევისათვის.

<sup>277</sup> იხ. გ. ლობჯანიძე, სახელმწიფოსა და სამართლის ზოგადი თეორია, თბილისი, 2003წ. გვ. 537-538.

<sup>278</sup> იხ. коммерческое право, часть 2. Под редакцией Попондопуло В. и Яковлевой В., Москва, 2002, стр.287.

<sup>279</sup> იხ. Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор Суханов Е., Москва, 2008, Глава 55 (Витрянский В.), стр.183.

შეზღუდული პასუხისმგებლობის პრინციპი არ გამოიყენება ტვირთის გადაზიდვის ვალდებულებების ისეთი დარღვევებისადმი, რომლებთან დაკავშირებითაც ასეთი პასუხისმგებლობა გათვალისწინებულია უშუალოდ სატრანსპორტო კანონმდებლობით ან მხარეთა შეთანხმებით, არამედ ვრცელდება გადაზიდვის ხელშეკრულების ნებისმიერი პირობის დარღვევისას. სხვა მიდგომით, შესაძლოა კანონმდებლობამ იმპერატიულად განაპირობოს გადამყვან-გადამზიდველის შეზღუდული პასუხისმგებლობა. მაგ: გადაზიდვადი ტვირთის დაკარგვისას (რისთვისაც პირდაპირაა გათვალისწინებული მისი შეზღუდული პასუხისმგებლობა).

## 2.2. მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები

საქართველოს კანონმდებლობაში, გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელ სპეციალურ ნორმათა შორის მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლების შესახებ პირდაპირ არაფერია ნათქვამი. ამ მხრივ, არც მონრეალის კონვენციაა გამორჩეული.

მგზავრი ძირითადად განიხილება სამოქალაქო საავიაციო ბაზრის მომხმარებლად და შიდა თუ საერთაშორისო კანონმდებლობაც ძირითადად მისი ინტერესების დაცვისაკენ არის მიმართული. თუმცა, აღნიშნული არ ნიშნავს, რომ მას პასუხისმგებლობა არ შეიძლება დაეკისროს. ეს შესაძლებელია გადაყვანის სამართლებრივი ურთიერთობიდან გამომდინარე კონკრეტული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით და საქართველოს სკ-ის ზოგად-სამართლებრივი ნორმებით რეგულირებას ექვემდებარება. შესაბამისად, მგზავრის პასუხისმგებლობის საფუძველი შეიძლება გამომდინარეობდეს თვით ხელშეკრულებიდან (ბილეთი), დელიქტიდან ან კანონით გათვალისწინებული სხვა საფუძველებიდან, ხოლო პასუხისმგებლობა გამოიხატოს ზიანის ანაზღაურებაში. მაგ., მგზავრი, რომელიც უარს იტყვის მგზავრობაზე და დააბრუნებს ბილეთს, მისი პასუხისმგებლობის ფარგლები განისაზღვრება იმ ჯარიმის (კომპენსაციის) ოდენობით, რაც დადგენილია გადამყვან-გადამზიდველის მიერ და პროცენტულად გამოითვლება ბილეთის ღირებულებიდან. ანალოგიურ შემთხვევაში, პასუხისმგებლობის ზღვარი დაადგინა საქართველოს საჰაერო კოდექსმა (მუხ.68), რომელიც მგზავრს უფლებას აძლევს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ დადგენილ ვადაში, მისთვის სათანადო წესის დაცვით შეტყობინების გზით, უარი თქვას ფრენაზე და დაიბრუნოს გადაყვანისათვის გადახდილი თანხა, იმავეს დაგვიანებით შეტყობინების შემთხვევაში მგზავრს უბრუნდება მხოლოდ ბილეთის ღირებულების ნაწილი, ხოლო ერთი მიმართულებით გადაყვანის ღირებულების არაუმეტეს 25%-სა, განიხილება მოსაკრებლად და არ დაუბრუნდება.

რამდენადაც ხელშეკრულება (ბილეთი) შეიცავს გადამყვან-გადამზიდველსა და მგზავრს შორის წარმოშობილი სამართლებრივი ურთიერთობის პირობებს, იმდენად სახეზეა უფლება-მოვალეობები ერთმანეთის მიმართ. სწორედ, ხელშეკრულებით ნაკისრ ვალდებულებათა დარღვევა წარმოადგენს მგზავრის პასუხისმგებლობის საფუძველს. გარდა ამისა, მისი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძველი შეიძლება გახდეს

არამხოლოდ კერძო-სამართლებრივი (მაგ., როგორც წესი, მგზავრი ვალდებულია გადაყვან-გადამზიდველს ფრენის დაწყებამდე მიაწოდოს ინფორმაცია მისი ბარგის განსაკუთრებული თვისებების ან შემცველობის შესახებ, ასევე, მიაწოდოს ინფორმაცია მისი ჯანმრთელობის მდგომარეობის (ორსულობის, ყრუ-მუნჯობის და ა. შ.) შესახებ, რომლის მიუწოდებლობის შემთხვევაში, მას აღნიშნულით გამოწვეული ზიანის ოდენობით დაეკისრება პასუხისმგებლობა), არამედ, საჯარო-სამართლებრივი ნორმების დარღვევა (მაგ., მგზავრის მიერ საჰაერო ხომალდში ქცევის წესების დარღვევა, საჰაერო ხომალდის კაპიტნის მითითების (ბრძანების) შეუსრულებლობა, რამაც შეიძლება ზიანი გამოიწვიოს. აქაც, პასუხისმგებლობის ფარგლები განისაზღვრება მიყენებული ზიანის ოდენობით).

პასუხისმგებლობის სხვადასხვა შესაძლო საფუძვლების გათვალისწინებით, ურთიერთგანსხვავებულია პასუხისმგებლობის ფარგლები. როგორც საქართველოს სკ-ის 414-ე მუხლშია მითითებული, ზიანის ოდენობის განსაზღვრისას მხედველობაში მიიღება ის ინტერესი, რომელიც კრედიტორს ჰქონდა ვალდებულების ჯეროვანი შესრულების მიმართ. ზიანის ოდენობის დასადგენად, მხედველობაში მიღებული უნდა იქნეს ხელშეკრულების შესრულების დრო და ადგილი. ამდენად, მგზავრის პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრისას უნდა დადგინდეს ზიანის ოდენობა, რა დროსაც გამორიცხული არ არის, განსაკუთრებით მგზავრის საერთაშორისო გადაყვანის შემთხვევაში, საერთაშორისო უნიფიცირებული კანონმდებლობის და/ან სხვა ქვეყნის კანონმდებლობის გამოყენების აუცილებლობა დადგეს, რადგან, როგორც ზ/მითითებულ ნორმაშია აღნიშნული, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული ხელშეკრულების შესრულების დრო და ადგილი. მგზავრის საერთაშორისო გადაყვანის შემთხვევაში კი, ამას განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს.

### 2.3. გამგზავის (მიმღების) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლები

რამდენადაც შესაძლოა რიგ შემთხვევებში გამგზავნი და მიმღები ერთი და იგივე პირი იყოს, იმდენად ერთგვაროვანია მათი სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლების განმსაზღვრელი სამართლებრივი რეგულირება. გამგზავნის (მიმღების) სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძვლებზე და ფარგლებზე საუბარი დასაშვებია მხოლოდ ზოგად-სამართლებრივ ნორმებზე მითითებით, ვინაიდან საქართველოს კანონმდებლობა გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელ სპეციალურ ნორმებში ასევე არ ითვალისწინებს აღნიშნული საკითხის რეგულირებას, ისევე, როგორც არ ითვალისწინებს მონრეალის კონვენცია. ამ მხრივ, შიდა სახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა არ ეწინააღმდეგება მონრეალის კონვენციის მოთხოვნებს, მაგრამ მიმაჩნია, რომ უკრაინის სკ-ის 920-ე მუხლის, სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 863-ე მუხლისა და უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ის 718-ე მუხლის მსგავსად უნდა ითვალისწინებდეს ზოგადი ხასიათის ნორმას სახელშეკრულებო ვალდებულების დარღვევის შემთხვევაში მხარეთა პასუხისმგებლობის შესახებ, რომელიც უნდა

გამომდინარეობდეს ხელშეკრულებიდან, თუ სამოქალაქო კოდექსით ან სატრანსპორტო კანონმდებლობით სხვა რამ დადგენილი არ არის.

გადაყვან-გადაზიდველის პასუხისმგებლობის წესისგან განსხვავებით, ტვირთის გამგზავნის პასუხისმგებლობა არ არის შეზღუდული, რამეთუ სრულია.<sup>280</sup> დოქტრინის გარდა, სრული პასუხისმგებლობის პრინციპი განმტკიცებულია შიდასახელმწიფოებრივ თუ საერთაშორისო უნიფიცირებულ ნორმებშიც. იგი გამოიხატება გამგზავნის (მიმღების) ბრალეულობით გამოწვეული ზიანის სრულად ანაზღაურებაში. ის ფაქტი, რომ საქართველოს სამოქალაქო თუ საჰაერო კოდექსები არ იცნობენ გადაყვან-გადაზიდველის პასუხისმგებლობის მსგავსად გამგზავნის (მიმღების) პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის წესს, როგორც წინა პარაგრაფებში აღვნიშნეთ, მიუთითებს სამართლებრივი პრობლემის ზოგად-სამართლებრივ ნორმებზე დაყრდნობით გადაწყვეტაზე, რა დროსაც საერთო წესის მიხედვით უნდა ანაზღაურდეს მიყენებული ზარალი საქართველოს სკ-ის 408-ე მუხლის 1-ლი ნაწილისა და 409-ე მუხლის მიხედვით ანუ ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებულმა პირმა უნდა ადადგინოს პირვანდელი მდგომარეობა (ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ზიანის ანაზღაურების მავალდებულელებელი გარემოება). აღნიშნულის შეუძლებლობის ან არათანაზომიერად დიდი ხარჯის შემთხვევაში, კრედიტორის მოთხოვნის დაკმაყოფილება მოხდება ფულადი გადახდევინებით. მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის ანალოგიურად, აქაც მნიშვნელობა აქვს მიყენებული ზარალის ოდენობას, რომელიც უნდა დადგინდეს საქართველოს სკ-ის 414-ე მუხლის გამოყენებით, ხოლო ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში გადაწყვეტს საერთაშორისო ან სხვა ქვეყნის სამართლის გამოყენების საკითხი.

## თავი VI – დავის საკითხი და მისი გადაწყვეტა საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში

სამოქალაქო სამართლებრივი დავის პრობლემა ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი საკითხია საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობების რეგულირების თვალსაზრისით. საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების დროს წარმოშობილი დავის გადაწყვეტის თანმიმდევრულ წესს იცნობს საქართველოს სკ-ი, რომელიც ზოგად მარეგულირებელ აქტად უნდა შეფასდეს საქართველოს საჰაერო კოდექსთან

<sup>280</sup> Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор *Суханов Е.*, Москва, 2008, Глава 55 (*Витрянский В.*), стр. 195.

შედარებით. ეს უკანასკნელი სპეციალურ ნორმათა ერთობლიობაა და უფრო დეტალურად არეგულირებს მთელ რიგ საკითხებს. დავების მარეგულირებელი სამართლებრივი ნორმების პრაქტიკაში რეალიზაციის შედეგების ანალიზი შეუძლებელია საქართველოს საერთო სასამართლოების სისტემაში მსგავს პრობლემებზე დავების ნაკლებობის გამო. ერთის მხრივ, საქართველოს საერთო სასამართლოებში დავების ნაკლებობა (არარსებობა) მიუთითებს გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობების მაღალ დონეზე მოწესრიგებულობაზე, რაც დღეისათვის არსებული საკანონმდებლო რეგულირებისა და პრაქტიკის ფონზე ნაკლებად დამაჯერებელია, ხოლო მეორე მხრივ, გვაფიქრებინებს, რომ შიდა თუ საერთაშორისო ბაზარზე მომუშავე ავიაგადამზიდველები, ყოველმხრივ ცდილობენ შიდა მექანიზმებით მოაგვარონ სადავო საკითხები და სასამართლომდე არ მივიდნენ, რამეთუ მათი ჩართულობით სასამართლოში საქმისწარმოება უარყოფითად მოქმედებს თითოეული მათგანის იმიჯსა და რეპუტაციაზე, აქვეითებს მომხმარებელთა შორის ინტერესს. ყოველივე კი ეკონომიკური მომგებიანობის ზღვარზე გადის.

## 1. რეკლამაცია (პრეტენზია)

„ტვირთის გადატანასთან დაკავშირებული დავების განხილვა ხასიათდება გარკვეული თავისებურებებით“.<sup>281</sup> საჰაერო ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის სამართლებრივი ურთიერთობიდან გამომდინარე უფლების დარღვევის შემთხვევაში, პირის მიერ სასამართლოსათვის მიმართვის საყოველთაოდ აღიარებული და კონსტიტუციურად გამყარებული პრინციპი, მოცემულ ურთიერთობებში წარმოშობილი დავის გადაწყვეტის ერთ-ერთი საშუალებაა. თუმცა, საქართველოს კანონმდებლობამ გაითვალისწინა, რომ კრედიტორმა (ხელშეკრულების აქტიური მხარე) სასამართლოსათვის მიმართვამდე, მოვალეს (ხელშეკრულების პასიური მხარე) უნდა წარუდგინოს პრეტენზია (რეკლამაცია).

საქართველოს კანონმდებლობაში ვაწყდებით ამ მხრივაც არსებულ ტერმინოლოგიურ პრობლემას. საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის (გადაყვანა-გადაზიდვა) მე-3 ქვეთავი სათაურდება როგორც „რეკლამაცია (პრეტენზია) და სარჩელი“. პრეტენზია<sup>282</sup> ლათინური სიტყვაა (praetensio) და რამეზე თავის უფლების გამოცხადებას, უკმაყოფილების გამოხატვას ნიშნავს. რეკლამაცია<sup>283</sup> ასევე ლათინური სიტყვაა (reclamatio) და უკმაყოფილების გამოხატვას, პრეტენზიას ნიშნავს. ვფიქრობ, კანონმდებელს უნდა გაეთვალისწინებინა ორივე სიტყვის შინაარსის იდენტურობა და ერთ-ერთი აერჩია, თუნდაც „პრეტენზია“, მით უმეტეს, როცა საქართველოს საჰაერო კოდექსი იცნობს პრეტენზიას და მისი წარდგენის წესს. პრეტენზია

<sup>281</sup> **ტ. ზამბახიძე**, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001. წიგნი IV, ტომი I, გვ. 378.

<sup>282</sup> უცხო სიტყვათა ლექსიკონი, (შემდგენელი მ. ჭაბაშვილი) თბილისი, 1964წ., გვ. 311.

<sup>283</sup> **ბ. ჯოლია**, უცხო სიტყვათა ლექსიკონი, თბილისი 2008წ. გვ. 65, **ხელმისაწვდომია საიტზე** <<http://www.gtu.edu.ge/publishinghouse/books1/jolia.pdf>>.

მოთხოვნით ხასიათისაა. მოთხოვნა განისაზღვრება როგორც უფლება, რომლის საფუძველზეც ერთ ან რამდენიმე პირს – კრედიტორს შეუძლია ქონებრივი სიკეთის მიღება ასევე განსაზღვრული სხვა ერთი ან რამდენიმე პირისაგან – მოვალისაგან.<sup>284</sup>

რფ სკ-ის 797-ე მუხლი ადგენს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების დარღვევის გამო, მის მიმართ დავის წარმოშობისას, სასამართლოსადმი მიუმართავად დავის გადაწყვეტის წესს, რომლის დაუცველობა ანუ როცა სარჩელი სასამართლოში ამ წესის დაუცველად იქნება შეტანილი, განაპირობებს სარჩელის უმოძრავად დატოვებას, განუხილველად დატოვებას, მოსარჩელისათვის მის დაბრუნებას. ამავე ქვეყნის კანონმდებლობის მიხედვით, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების ან მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულების დარღვევის გამო, გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ სარჩელის აღძვრამდე, მას წარედგინება განცხადება (მგზავრის გადაყვანისას) ან პრეტენზია (ტვირთის გადაზიდვისას). ეს გულისხმობს პრეტენზიის წარდგენას უშუალოდ იმ პირთან, რომელიც ან თავად არის გადამყვან-გადამზიდველი ან წარმოადგენს მას. მოცემული ნორმის მიზანია, მოდავე მხარეთა შორის დაარეგულიროს და გადაწყვიტოს დავა სასამართლოს გვერდის ავლით. პრეტენზიას თან უნდა ახლდეს გაგზავნილი ტვირთის რაოდენობისა და ღირებულების დამადასტურებელი დოკუმენტი, რომლის წარუდგენლობა მართალია, პრეტენზიის წარმდგენს არ ართმევს პრეტენზიის წარდგენის უფლებას, მაგრამ ართულებს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ მისი დაკმაყოფილების საკითხის გადაწყვეტას.<sup>285</sup>

მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-ის 1020-ე მუხლის, ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 706-ე მუხლისა და უკრაინის სკ-ის 925-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის ანალოგიურად, უფლებამოსილი პირის ვალდებულებას, გადამყვან-გადამზიდველს სარჩელის აღძვრამდე წარუდგინოს პრეტენზია, ითვალისწინებს უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსიც, სადაც დაკონკრეტებული არ არის, პრეტენზია უნდა იყოს წერილობითი თუ ზეპირი ფორმით გამოხატული. პრეტენზიის წარდგენა სავალდებულოა როგორც მგზავრის (ბარგის) გადაყვანის, ისე ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობებიდან გამომდინარე, იმ გამონაკლისით, თუ მგზავრის გარდაცვალება ან ჯანმრთელობის დაზიანება გამოწვეულია საავიაციო შემთხვევით. პრეტენზია წარედგინება გადამყვან-გადამზიდველს პრეტენზიაზე უფლებამოსილი პირის (მგზავრი, ტვირთის გამგზავნი ან მიმღები ან მათი წარმომადგენელი) არჩევით გაგზავნის ან დანიშნულების აეროპორტში ან გადამყვან-გადამზიდველის წარმომადგენლობის მეშვეობით. ვფიქრობ, პრეტენზიის წარდგენა შესაძლებელი უნდა იყოს როგორც წერილობით, ისე ზეპირი ფორმით. პრეტენზიის წერილობით წარდგენა

<sup>284</sup> *Саватье Р.*, Теория обязательств. М., "Прогресс", 1972, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>.

<sup>285</sup> Комментарии к гражданскому кодексу РФ, часть вторая - под редакцией *Абовой Т.* и *Кабалкина А.*, ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://vuzlib.net/beta3/html/1/11260/11634/>>.

მეტად გათვალისწინებულია კანონმდებლობაში, ვიდრე, ზეპირი პრეტენზიის წარდგენა. პრეტენზიის ზეპირი ფორმით გამოხატვა გარკვეულ დროში წერილობით უნდა გაფორმდეს, დოკუმენტად უნდა იქცეს დავის შემთხვევაში მტკიცებულებად გამოყენების მიზნით.

განსხვავებული წესია პირდაპირი შერეული გადახიდვების შემთხვევაში: ა) პრეტენზია წარედგინება საავიაციო საწარმოს, თუ გადახიდვის ბოლო პუნქტი აეროპორტია, ბ) პრეტენზია წარედგინება შესაბამის სატრანსპორტო ორგანიზაციას, თუ გადახიდვის ბოლო პუნქტი პორტი, ნავსადგური, საავტომობილო ან სარკინიგზო სადგურია. აღნიშნული კოდექსი მეტად დეტალურია თვით პრეტენზიის წარდგენისათვის საჭირო დოკუმენტებისა და პრეტენზიის წარდგენის ვადებთან მიმართებაში. შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო გადაყვანა-გადახიდვის ურთიერთობებიდან გამომდინარე პრეტენზიის წარდგენის ვადების ცალ-ცალკე მუხლად განსაზღვრა კიდევ ერთხელ ხაზს უსვავს საკითხის მნიშვნელობას. ბარგის დაკარგვის, დაზიანების ან მიუწოდებლობისას მგზავრი ან მისგან უფლებამოსილი პირი პრეტენზიას წარადგენს კომერციული აქტისა და საბარგო ქვითრის საფუძველზე. ტვირთის დაკარგვის შემთხვევაში ტვირთის მიმღები პრეტენზიას წარადგენს გადამყვან-გადამხიდველის მიერ გამგზავნისათვის გადაცემული ზედნადების საფუძველზე, რომელზეც გაკეთებული იქნება მინაწერი დანიშნულების ეროპორტში ტვირთის მიუღებლობის შესახებ, ხოლო ასეთი დოკუმენტის წარმოდგენის შეუძლებლობის შემთხვევაში – ტვირთის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტისა და ტვირთის გაგზავნის შესახებ, დანიშნულების პუნქტში მიუღებლობის მინაწერით გადამყვან-გადამხიდველის მიერ გაცემული ცნობის საფუძველზე; ტვირთის დაზიანებისას – ზედნადებისა, რომელიც ერთვის ტვირთს, და კომერციული აქტის საფუძველზე. პრეტენზიის წარდგენის ერთ-ერთი საფუძველი ასევე შეიძლება იყოს გადამყვან-გადამხიდველის ინიციატივით ხელშეკრულების შეწყვეტა. როგორც ირკვევა, კომერციული აქტი მნიშვნელოვანი დოკუმენტია მოცემულ სიტუაციაში. მისი მნიშვნელობის გათვალისწინებით პრაქტიკულად, დასაშვებია გადამყვან-გადამხიდველმა ან მისმა თანამშრომელმა უარი განაცხადოს კომერციული აქტის შედგენაზე, მაგრამ ამით უფლებამოსილ პირს უფლება არ ერთმევა წარადგინოს პრეტენზია ან აღძრას სარჩელი, თუ ქმედება გასაჩივრებული იქნება.

სხვადასხვა სამართლის ნორმა პრეტენზიის წარდგენას კონკრეტულ ვადას უკავშირებს. საპრეტენზიო ვადა ეს არის კანონით ან ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვადა, რომელშიც უფლებამოსილი პირი ვალდებული პირს წარუდგენს მოთხოვნას სასამართლოში მიმართვამდე.<sup>286</sup> შიდასახელმწიფოებრივი საჰაერო გადაყვანა-გადახიდვის ურთიერთობებიდან გამომდინარე, პრეტენზიის წარდგენის ვადა ექვსი თვეა, ხოლო გადამყვან-გადამხიდველის მიერ მისი განხილვისა და ადრესატისათვის დაკმაყოფილების ან მასზე უარის თქმის შესახებ შეტყობინების ვადა სამ თვეს შეადგენს. აღნიშნული ვადა პირდაპირი

<sup>286</sup> *Розенберг М.*, Исковая давность в международном коммерческом обороте – Практика применения, ხელმისაწვდომია საიტზე < <http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=940>>.

შერეული გადაყვანა-გადაზიდვისათვის ექვსი თვეა. აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-ის მიხედვით, მგზავრს პრეტენზიის წარდგენა შეუძლია ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მგზავრობის დასრულებიდან ერთ თვეში. თუ აღნიშნული ვადა მისი ბრალეულობით არ იქნა დარღვეული, მას კოდექსი უფლებას უტოვებს პრეტენზია წარადგინოს მიუხედავად ვადის გასვლისა.

საქართველოს სკ-ის 698-ე მუხლი სათაურდება, როგორც „ცნება. შინაარსი“. თუმცა, მასში რეკლამაციის (პრეტენზიის) კონკრეტული განმარტება მოცემული არ არის. საქართველოს სკ-ი არ განსაზღვრავს პირთა წრეს, რომელთაც ენიჭებათ პრეტენზიის წარდგენის უფლებამოსილება. აღნიშნული მუხლი მთლიანად ეხება მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობას, სადაც პრეტენზიის წარმდგენ შესაძლო სუბიექტად მოაზრებულია ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირი (მიმღები), ხოლო პრეტენზიის წარდგენა ხდება მხოლოდ გადაყვანა-გადამზიდველის წინაშე. საქართველოს სკ-გან განსხვავებით, საქართველოს საჰაერო კოდექსი ცალკე მუხლად (მუხ:86) განსაზღვრავს პრეტენზიის წარდგენის უფლების მქონე პირთა ჩამონათვალს, რომლის თანახმადაც, ასეთი პირები შეიძლება იყვნენ: მგზავრი, მის მიერ უფლებამოსილი პირი ან მემკვიდრე ანდა მესაკუთრე; ასევე, ტვირთის მიმღები ან გამგზავნი. ვფიქრობ, რომ საქართველოს სკ-ი ამ მხრივ დასახვეწია. კერძოდ, უნდა განსაზღვროს პრეტენზიის წარდგენის უფლების მქონე პირთა წრე იმგვარად, რომ მიესადაგოს ყველა სახის გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობას. ასეთის გამორიცხვის შემთხვევაში კი, შემოიფარგლოს მხოლოდ ცალკეული სახის გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელ შესაბამის სპეციალურ ნორმებზე მითითებით. უზბეკეთის რესპუბლიკის კანონმდებლობა პრეტენზიის წარმდგენ სუბიექტებად, კონკრეტული საფუძვლის შესაბამისად, ასახელებს მგზავრს ან მის მიერ უფლებამოსილ პირს, ტვირთის გამგზავნს ან მიმღებს.

უფლებამოსილი პირის მიერ პრეტენზიის წარდგენა გარკვეული საფუძვლ(ებ)ის არსებობის შემთხვევაშია შესაძლებელი. საქართველოს სკ-ი სრულყოფილად არც ამ საკითხს აყალიბებს. საფუძველი შეიძლება იყოს ტვირთის ნაწილობრივი ან მთლიანი დაზიანება და/ან დაკარგვა. ასევე, ვადის გადაცილებით გადაზიდვა. კოდექსი ისევ არაფერს ამბობს მგზავრთა გადაყვანის ურთიერთობებიდან გამომდინარე საფუძვლ(ებ)ზე. რაც შეეხება საქართველოს საჰაერო კოდექსს, ზემოთ ჩამოთვლილი საფუძვლების გარდა იცნობს მგზავრის პირადი ნივთების მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვას, დაზიანებას, გადაყვანა-გადამზიდველის ინიციატივით ხელშეკრულების ვადამდე მოშლას. კრედიტორის შედაგება უნდა იყოს არგუმენტირებული და დოკუმენტურად დადასტურებული. ამასთან დაკავშირებით, განსხვავებულია თვით მოვალის მხრიდან მოთხოვნის პირობებიც. კერძოდ, ტვირთის მთლიანად დაკარგვის ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, პრეტენზიის წარდგენაზე უფლებამოსილმა პირმა მოვალეს უნდა წარუდგინოს სატვირთო ზედნადები. ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების საფუძვლის წარმოშობისას – სატვირთო ზედნადებთან ერთად წარდგენილ უნდა იქნეს კომერციული აქტი. ავიაბილეთის წარდგენა ერთადერთი და სავალდებულო პირობაა გადაყვანა-გადამზიდველის მიერ ხელშეკრულების ვადამდე მოშლის შემთხვევაში. ბარგის მთლიანად ან



ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, საბარგო ქვითართან ერთად, წარდგენილ უნდა იქნეს კომერციული აქტი.

საქართველოს სკ-ის 698-ე მუხლის მიხედვით, გამომდინარე იქედან, რომ დანიშნულების ადგილზე ტვირთი შესაძლოა მიიღოს მასზე უფლებამოსილმა პირმა – მიმღებმა ისე, რომ ტვირთის მდგომარეობა არ შეამოწმოს ან შეამოწმოს გადაყვანა-გადამზიდველთან ერთად, განსხვავებულია პრეტენზიის წარდგენის შესაძლებლობებიც, რაც ამავდროულად უკავშირდება ვალდებულების დარღვევის შედეგად დამდგარი ზიანის სახეს, იმის გათვალისწინებით, შემჩნევადია იგი თუ შეუმჩნევადი. საყურადღებოა, რომ კანონმდებელმა ორივე მხარე დაავალდებულა აუცილებელი შემოწმების ჩატარებისა და საჭირო ფაქტების დადგენის ურთიერთხელ შეწყობაში. მიმღების მიერ გადამზიდველთან ერთად ტვირთის მდგომარეობის შემოწმებლად მიღებისას, ამავდროულად, მისთვის ზოგადი ხასიათის პრეტენზიის წარდგენის გარეშე, ივარაუდება, რომ ტვირთის ჩაბარება მოხდა ზედნადების შესაბამისად. თუ დანაკარგი ან დაზიანება შემჩნევადია, კოდექსი ითხოვს პრეტენზიის იმავე დღესვე წარდგენას, ხოლო წინააღმდეგ შემთხვევაში, ჩაბარებიდან არაუგვიანეს შვიდ დღეში და თანაც წერილობით. ვფიქრობ, რომ თუ ტვირთის ნაკლი მისი მიღების დროისათვის გარეგნულად შესამჩნევია, მიმღების მიერ, გადამზიდველთან არსებული კავშირების გამოყენებით პრეტენზია წარდგენილ უნდა იქნეს დაუყოვნებლივ, თუნდაც ზეპირი ფორმით და არა მთელი დღის განმავლობაში. მხარეთა მიერ ტვირთის მდგომარეობის ერთად შემოწმებისას, შემოწმების შედეგების საპირისპირო მტკიცება (და არა მტკიცებულება, როგორც ეს კოდექსის 698-ე მუხლის მე-2 ნაწილშია მითითებული) დასაშვებია, თუ დაზიანება-დანაკარგი გარეგნულად შეუმჩნეველი იყო და მიმღები ჩაბარებიდან შვიდი დღის განმავლობაში არ წარადგენს წერილობით მოთხოვნას. ვფიქრობ, მოცემულ ნორმაში სიტყვების „წერილობითი მოთხოვნა“ – უნდა შეიცვალოს სიტყვით „პრეტენზია“, რამეთუ კოდექსში აწ უკვე გამოყენებული ეს ტერმინი სწორედ რომ მოთხოვნის შინაარსის მატარებელია. იმავე მუხლის მე-3 ნაწილით განისაზღვრა ოცდაერთ დღიანი პერიოდი ვადის გადაცილების გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნასთან დაკავშირებით, რაც აითვლება მიმღების მიერ ტვირთის ჩაბარებიდან. ამასთან, ამ ვადაში წარდგენილ უნდა იქნეს წერილობითი პრეტენზია (მოთხოვნა). დასახელებულ ვადებში არ ჩაითვლება ტვირთის გამოგზავნის, შემოწმების ან მიმღებისათვის მისი ჩაბარების დღეები.

ძირეულად განსხვავებულ მიდგომას იცნობს საქართველოს საჰაერო კოდექსი, რომლის 85-ე მუხლის მიხედვით, პრეტენზიის წარდგენა არ ხდება მხოლოდ ისეთ შემთხვევებში, როცა გადაყვანა-გადაზიდვის შედეგად მგზავრის ჯანმრთელობას მიაღვა ზიანი, რასაც შედეგად მისი მოშლა მოჰყვა, ასევე მგზავრის გარდაცვალების შემთხვევაში. დანარჩენ შემთხვევაში, კოდექსი მოითხოვს სარჩელის აღძვრამდე გადაყვანა-გადამზიდველისათვის პრეტენზიის წარდგენას. უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის მიხედვით, პრეტენზიის წარდგენა გამოირიცხება მგზავრის სიკვდილის ან ჯანმრთელობის დაზიანების შედეგის დადგომისას.

რაც შეეხება პირდაპირ შერეულ გადაყვანა-გადაზიდვას, აქ კოდექსი აცხადებს, რომ პრეტენზიის წარდგენა უნდა მოხდეს საავიაციო საწარმოს მიმართ, თუ გადაყვანა-გადაზიდვის ბოლო პუნქტი არის აეროპორტი, ხოლო შესაბამისი სატრანსპორტო ორგანიზაციის მიმართ, თუკი გადაყვანა-გადაზიდვის ბოლო პუნქტი არის სარკინიგზო ან საავტომობილო სადგური ან პორტი. რუსეთის ფედერაციისა და უზბეკეთის რესპუბლიკის კანონმდებლობის ანალოგიურად, პრეტენზიის განმცხადებელს მისი წარდგენა შეუძლია, შეხედულებისამებრ, როგორც გაგზავნის, ისე დანიშნულების აეროპორტში.

ამდენად, მართალია, საქართველოს კანონმდებლობა არ იცნობს პრეტენზიის (რეკლამაცია) კონკრეტულ იურიდიულ განმარტებას, მაგრამ მისი სამართლებრივი ბუნებიდან გამომდინარე, „პრეტენზია, ანუ ე.ი. რეკლამაცია არის მიმართვა გადამზიდველისადმი გადაზიდვის ვალდებულებების არაჯეროვანი შესრულების გამო ჯარიმის გადახდის ან ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით“.<sup>287</sup> კომენტარის ავტორმა რეკლამაცია და პრეტენზია ერთი და იმავე შინაარსით მოიაზრა. ამიტომაც ვთვლი, რომ კოდექსმა 698-ე მუხლში სწორედ პრეტენზიის (რეკლამაციის) ცნება უნდა ჩამოაყალიბოს. ჩემი მოსაზრებით, შეიძლება ითქვას, რომ პრეტენზია ეს არის გადამყვან-გადამზიდველისადმი კრედიტორის წერილობითი ან ზეპირი მოთხოვნა, ტვირთის ან ბარგის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვით, დაზიანებით ან დაგვიანებით გადაზიდვით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების შესახებ.<sup>288</sup>

იმისათვის, რომ გადამყვან-გადამზიდველს სათანადო საფუძვლის არსებობისას პასუხისმგებლობა დაეკისროს, საჭიროა მოთხოვნის უფლების მქონე პირის (კრედიტორი) მიერ მოთხოვნის დაყენება, რასაც ნორმატიულად განსაზღვრული წესი არეგულირებს. თუმცა, უნდა ითქვას მისი ზოგადობის ან არარსებობის შესახებაც. საქართველოს საჰაერო კოდექსის 84-ე მუხლი, ჩემი აზრით, იცნობს მნიშვნელოვან დოკუმენტს კომერციული აქტის სახით, რომელიც წარმოადგენს მხარეთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრის დამადასტურებელი გარემოებების ამსახველ დოკუმენტს. იმავე მუხლის მე-2 ნაწილი მოითხოვს კანონქვემდებარე აქტის არსებობას, რომელმაც უნდა დაარეგულიროს კომერციული აქტის შედგენის წესი. საუბარია გადაყვანა-გადაზიდვის წესზე, რომელიც საქართველოში დღეისათვის არ არსებობს, თუმცა სავალდებულოა მიღებული იქნეს სახელისუფლებო ორგანოების მიერ. დასახელებული აქტის არ არსებობის პირობებში გამოსავალი მაინც საქართველოს საჰაერო კოდექსშია, რომელმაც თქვა, რომ კომერციული აქტი დგება ტვირთის ან ბარგის გაცემისას და ადასტურებს ტვირთის დასახელების, წონის (მასის) ან ადგილების რაოდენობის შეუსაბამობას სატრანსპორტო საბუთებთან, ტვირთის ან ბარგის მთლიანად ან

<sup>287</sup> **ტ. ზამბახიძე**, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001. წიგნი IV, ტომი I, გვ. 378.

<sup>288</sup> **შ. გაბიჩაძე**, „დავის საკითხი საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის (ბარგი) გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით“, „კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის მაცნე“, თბილისი, 2009წ., №1, გვ. 116;

ნაწილობრივ დაკარგვას ან დაზიანებას, უსაბუთო ტვირთის ან ბარგის გამოვლენას, აგრეთვე საბუთების აღმოჩენის ტვირთის ან ბარგის არსებობის გარეშე.

კომერციულ აქტს, როგორც იმ გარემოების დამადასტურებელ დოკუმენტს, რომელი გარემოებაც შესაძლოა დაედოს გადამყვან-გადამზიდველის, მგზავრის, ტვირთის გამგზავნის ან ტვირთის მიმღების პასუხისმგებლობას, იცნობს რფ-ის საჰაერო კოდექსის<sup>289</sup> 124-ე მუხლიც, რომლის თანახმად მგზავრის, ტვირთის გამგზავნის ან ტვირთის მიმღების მოთხოვნით და გადაზიდვის რომელიმე დოკუმენტის წარმოდგენის შემთხვევაში, გადამყვან-გადამზიდველი ვალდებული ხდება შეადგინოს კომერციული აქტი. ეს დოკუმენტი შედგება ბარგის ან ტვირთის გაცემისას შემდეგ გარემოებათა დასადასტურებლად: – ა) როცა ტვირთის ფაქტობრივი დასახელება, წონა ან რაოდენობა ტვირთის ერთეულების მიხედვით, არ შეესაბამება გადაზიდვის დოკუმენტში მითითებულ მონაცემებს; – როცა ტვირთი დაზიანდა; – როცა მიწოდებული არ არის ან დაზიანდა ბარგი; ბარგის ან ტვირთის აღმოჩენა გადაზიდვის დოკუმენტების გარეშე ანდა გადაზიდვის დოკუმენტების, ბარგისა და ტვირთის გარეშე. აქ, ცხადად გამოიკვეთა კომერციული აქტის შედგენის მოთხოვნის მქონე პირთა წრე, შედგენის საფუძველი, მიზანი და შემდგენი პირი.

კომერციული აქტის სამართლებრივი ბუნებიდან გამომდინარე, იგი შესაძლებელია რომელიმე კონკრეტულ სიტუაციაში არ შედგეს გადამყვან-გადამზიდველის მიერ უარის გაცხადების გამო. ეს კი არ უნდა იქნეს განხილული პრეტენზიის წარდგენის დამაბრკოლებელ გარემოებად მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ კომერციული აქტის შედგენაზე გადამყვან-გადამზიდველის უარი გასაჩივრებული იქნა გამგზავნის ან მიმღების მიერ. უზბეკეთის რესპუბლიკის სკ-ი არ საუბრობს კომერციული აქტის შესახებ, სამაგიეროდ ამავე ქვეყნის საჰაერო კოდექსის 121-ე მუხლში იგი განიხილება იმ გარემოებების შემცველ დოკუმენტად, რომელიც შესაძლოა გახდეს გადამყვან-გადამზიდველის, გამგზავნის, მიმღების ან მგზავრის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საფუძველი. კოდექსი 123-ე მუხლში აცხადებს, რომ კომერციული აქტის არარსებობა არ კრძალავს პრეტენზიის ან სარჩელის წარდგენის უფლებას იმ შემთხვევაში, როცა თავად გადამყვან-გადამზიდველის თანამშრომლებმა განაცხადეს უარი მის შედგენაზე, რაც ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების მიერ იქნა გასაჩივრებული. რფ-ის კანონმდებლობის მიხედვით, კომერციული აქტის არარსებობა მგზავრს, ტვირთის გამგზავნს ან ტვირთის მიმღებს უფლებას არ ართმევს წარდგეს პრეტენზიით ან აღძრას სარჩელი.

ისევე, როგორც სამოქალაქო სამართლებრივ ურთიერთობებში წარმოშობილ სხვა მოთხოვნებს, უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსის ანალოგიურად, საქართველოს საჰაერო კოდექსის მიხედვით, პრეტენზიის წარდგენასაც თავისი ვადები გააჩნია. იგი განსხვავებულია საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი გადაზიდვებისათვის. უკანასკნელ შემთხვევაში, საქართველოს კანონმდებლობით, ხანდაზმულობის ვადა განისაზღვრა ექვსი თვით, რომელსაც ცალკეულ

<sup>289</sup> Воздушный Кодекс Российской Федерации, постатейный комментарий, Москва, 2009, стр. 247.

შემთხვევაში ათელის განსხვავებული წერტილი გააჩნია. კერძოდ, ტვირთის მთლიანად დაკარგვის გამო – ტვირთის ჩატანის ვადის გასვლიდან ათი დღის გასვლის შემდეგ, ხოლო ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის გამო – ტვირთის ჩატანის ან კომერციული აქტის შედგენის დღიდან. ბარგის მთლიანად დაკარგვის გამო – მისი ჩატანის ვადის გასვლის დღიდან, ხოლო ბარგის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან დაგვიანებით გადაზიდვის გამო – მათი ჩატანის ან კომერციული აქტის შედგენის დღიდან. სხვა შემთხვევებში – პრეტენზიის წარდგენის საფუძვლის დადგომის დღიდან. ასეთი ვადის გაშვება წარმოადგენს პრეტენზიის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის საფუძველს, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა გადამყვან-გადამზიდველმა დაგვიანებული პრეტენზია განსახილველად მიიღო და ვადის გაშვება საპატიო მიზეზს დაუკავშირა.

თუკი შიდასახელმწიფოებრივი გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევაში კანონმდებელმა დაადგინა ერთი კონკრეტული ექვსთვიანი ვადა და მისი გაშვებისას პრეტენზიის განხილვის შესაძლებლობა, საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებით, კანონმდებლობით განისაზღვრა ცალკეული შემთხვევის შესაბამისი ხანდაზმულობის ვადა, რომლის გასვლის შემდგომ დაინტერესებულ პირს ეკარგება გადამყვან-გადამზიდველისათვის სარჩელის წარდგენის უფლება. ბარგის ან ტვირთისათვის ზიანის მიყენების შემთხვევაში მიმღები უფლებამოსილია, ზარალის გამოვლენისთანავე, თუმცა, არა უგვიანეს შვიდი დღისა ბარგის მიღებიდან და თოთხმეტი დღისა ტვირთის მიღებიდან, გადამყვან-გადამზიდველს წარუდგინოს წერილობითი პრეტენზია. თუ ადგილი აქვს ბარგის ან ტვირთის დაგვიანებით გადაზიდვას, პრეტენზია წარდგენილ უნდა იქნეს ბარგის (ტვირთის) გაცემიდან ოცდაერთი დღის ვადაში. ბარგის მთლიანად დაკარგვისას – დანიშნულების ადგილზე საჰაერო ხომალდის ჩაფრენიდან ან გადაყვანა-გადაზიდვის შეწყვეტიდან თვრამეტი დღის ვადაში. „საქართველოს ავიახაზების“ ბილეთის თანახმად, რეგისტრირებული ბარგის დაზიანების ან დანაკლისის შემთხვევაში, პრეტენზია წარდგენილ უნდა იქნეს მხოლოდ წერილობითი ფორმით ბარგის მიღებიდან არაუგვიანეს 7 დღის ვადაში, ხოლო დაგვიანების შემთხვევაში – ბარგის მიღებიდან არაუგვიანეს 21 დღის ვადაში.<sup>290</sup>

**სასამართლო პრაქტიკიდან:** პარიზიდან მონრეალში საჰაერო გზით ტვირთის გადაზიდვისას გადამზიდველის მიმართ წარმოიშვა პრეტენზია ზიანის გამო. ტვირთი მონრეალში ჩავიდა 1995 წლის 27 ივნისს, ხოლო მიმღებმა მიიღო 28 ივნისს. ტვირთის დაზიანების გამო ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა გადამზიდველის მიმართ წაყენებულ იქნა იმავე წლის 19 სექტემბერს, რაც ამ უკანასკნელისათვის მოსარჩელის მოთხოვნაზე უარის თქმის საფუძველი გახდა, ვინაიდან, შეტყობინება არ იქნა წარდგენილი ვარშავის კონვენციის 26-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად. საპირისპიროდ, მოსარჩელე ამტკიცებდა, რომ შეტყობინების ვადაში

<sup>290</sup> იხ. დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

წარუდგენლობა განპირობებული იყო ტვირთის ზიანის ფარულობით, რისი მტკიცებაც მას სასამართლომ მოსთხოვა.<sup>291</sup>

საქართველოს სკ-ი განსაზღვრავს ტვირთის (თუმცა, მუხლის სათაური ტვირთის მიმართ არ კონკრეტდება, მაგრამ მუხლის შინაარსიდან გამომდინარე, უდავოა) გადაზიდვიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის განსხვავებულ ვადას და მისი შეჩერების საფუძვლებს. ვადა განისაზღვრა ერთი წლით, ხოლო განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევაში – სამი წლით.<sup>292</sup> ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების ვადის გადაცილებისას ვადა აითვლება მისი გამოგზავნის დღიდან, ხოლო მთლიანად დაკარგვისას – გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლის ოცდამეათე დღიდან ან, თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული – გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს. დანარჩენ შემთხვევებში ვადა უნდა აითვალოს გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ. ხანდაზმულობის ვადის დენის შეჩერების საფუძველია რეკლამაციის წარდგენა. შეჩერება ხდება იმ დღისათვის, როცა გადამზიდველი უარყოფს რეკლამაციას და თანდართულ საბუთებს უკანვე აბრუნებს. თუ რეკლამაცია ნაწილობრივ იქნება აღიარებული, ხანდაზმულობის ვადა რეკლამაციის სადავო ნაწილისათვის კვლავ გრძელდება. რეკლამაციის მიღების ან მასზე პასუხის, ასევე საბუთების უკან დაბრუნების მტკიცების ტვირთი ეკისრება იმ პირს, რომელიც მათ ეყრდნობა. სხვა რეკლამაციები, რომლებიც იმავე საგანს ეხებიან, ვერ შეაჩერებენ ხანდაზმულობის ვადის დენას. „ნიშანდობლივია, რომ რეკლამაციის მიღების ან მასზე პასუხის, ასევე საბუთების უკან დაბრუნების მტკიცების ტვირთი ეკისრება იმ პირს, რომელიც მათ ეყრდნობა. ხანდაზმულობის ვადის დენის შეჩერებას არ იწვევს იმავე საგანზე წაყენებული სხვა რეკლამაციები.“<sup>293</sup>

ნებისმიერ შემთხვევაში, პრეტენზიის წარდგენა, თუ ის მიღებულ იქნა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ, ექვემდებარება განხილვას, რომელსაც კანონმდებელმა კონკრეტული ვადა დაუწესა და შეადგენს სამ თვეს როგორც საერთაშორისო, ისე შიდასახელმწიფოებრივი გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევაში, ხოლო პირდაპირი შერეული გადაყვანა-გადაზიდვის პირობებში – ექვს თვეს. საქართველოს საჰაერო კოდექსი გადამყვან-გადამზიდველს უფლებას ანიჭებს, თავად გადაწყვიტოს დაგვიანებით წარდგენილი პრეტენზიის განხილვის საკითხი. გადაწყვეტილება უნდა ეყრდნობოდეს პრეტენზიის წარდგენის დაგვიანების მიზეზის საპატიოდ მიჩნევის შეფასებას. ამასთან, გადამყვან-გადამზიდველი

<sup>291</sup> Markham Meat Industries Supplies Inc. v Air France, (July 9, 1998) No. 98-BN-01639 (Ont. Ct. Gen. Div.), ხელმისაწვდომია საიტზე <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>.

<sup>292</sup> საქართველოს სკ-ის 699-ე მუხლთან დაკავშირებით იხ. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-581-549-2011).

<sup>293</sup> ტ. ზამბახიძე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001. წიგნი IV, ტომი I, გვ. 385.

ვალდებულია აღნიშნული ვადების გასვლამდე პრეტენზიის წარმდგენს აცნობოს მიღებული გადაწყვეტილების შესახებ.

## 2. სარჩელი, სასარჩელო ხანდაზმულობა

როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის (გადაყვანა-გადაზიდვა) მე-3 ნაწილი სათაურდება „რეკლამაცია (პრეტენზია) და სარჩელი“. თუმცა, საერთოდ არ საუბრობს სარჩელის – მისი აღძვრის უფლების, საფუძვლებისა და განხილვის წესზე თუნდაც ზოგადი მითითების შესახებ, რაც კოდექსის ხარვეზად უნდა მივიჩნიოთ.

დარღვეული უფლების აღდგენის (ზიანის ანაზღაურების) მოთხოვნით სასამართლოსადმი მიმართვა ფიზიკურ და იურიდიულ პირთა საქართველოს კონსტიტუციითა (42-ე მუხლის 1-ლი პუნქტი) და საერთაშორისო სამართლით აღიარებული იურიდიული შესაძლებლობაა. საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებიდან გამომდინარე მოთხოვნის დაკმაყოფილების მიზნით სასამართლოსათვის მიმართვის გზა უფლებამოსილი პირის მიერ პრეტენზიის წარმდგენის უფლების გამოყენების შემდგომი ეტაპია როგორც საქართველოს, ისე რფ-ის, უზბეკეთის, მოლდავეთის და სხვა ქვეყნების კანონმდებლობის, ასევე, ვარშავისა და მონრეალის კონვენციების მიხედვით. საქართველოში, საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის მარეგულირებელ სამართლის ნორმებში სწორედ პრეტენზიის წარმდგენა და მასზე მიღებული გადაწყვეტილება მოიაზრება სარჩელის აღძვრის წინაპირობად. იმავეს, სავალდებულო სახით ითვალისწინებს რფ სკ-ის 797-ე მუხლი. დასახელებული მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, სარჩელის წარმდგენა ხდება გადამყვან-გადამზიდველის წინააღმდეგ, ხოლო სარჩელის წარმდგენაზე უფლებამოსილ პირებად მითითებულია ტვირთის გამგზავნი ან მიმღები. რამდენადაც გადამყვან-გადამზიდველისათვის პრეტენზიის წარმდგენამ შეიძლება გამოიწვიოს ურთიერთგანსხვავებული სამართლებრივი შედეგი – პრეტენზია დაკმაყოფილდეს, არ დაკმაყოფილდეს, ნაწილობრივ დაკმაყოფილდეს ან საერთოდ უარი ეთქვას წარმოებაში მიღებასა და განხილვაზე, იმდენად განსხვავებულია სარჩელის აღძვრის ვადის დინების საკითხის რეგულირება. დასახელებული შესაძლო სამართლებრივი შედეგებიდან, პრეტენზიის დაკმაყოფილება ლოგიკურია, სარჩელის აღძვრის საფუძველს არ წარმოადგენს. დანარჩენი ასეთ საფუძველზე შესაძლებელია განვიხილოთ. ამავე ქვეყნის საპაერო კოდექსი, მართალია, პირდაპირ არ ასახელებს ტვირთის გამგზავნს და მიმღებს სასარჩელო უფლების მქონე პირებად, მაგრამ დისპოზიციური ხასიათის 128-ე მუხლის მე-2 ნაწილიდან გამომდინარე, უდავოდ დგინდება. გარდა ამისა, იმავე მუხლით რეგულირდება სარჩელის აღძვრის ხანდაზმულობის საკითხი. საპაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებიდან გამომდინარე, მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადად რფ სკ-ის 797-ე მუხლის მე-3 ნაწილში მითითებულია ერთი წელი იმ მომენტიდან, რაც განსაზღვრულია შესაბამისი კოდექსით (დებულებით). მისგან განსხვავებით, ამავე ქვეყნის საპაერო კოდექსი უფრო კონკრეტულია. მასში ნათქვამია, რომ სასარჩელო

ხანდაზმულობის ვადა აითვლება ტვირთის გამგზავნის ან მიმღების მიერ გადამყვან-გადამზიდველისაგან პრეტენზიის დაკმაყოფილებაზე უარის, ნაწილობრივ დაკმაყოფილების შესახებ პასუხის მიღების მეორე დღიდან, ხოლო პასუხის მიუღებლობის შემთხვევაში გადამყვან-გადამზიდველის მიერ პრეტენზიის მიღებიდან ორმოცდახუთი დღის შემდეგ. რამდენადაც აღნიშნული 128-ე მუხლი დისპოზიციური ნორმაა, შესაძლებელია თავად გადაზიდვის ხელშეკრულებით განისაზღვროს მოცემული საკითხის განსხვავებული რეგულირება. რფ სკ-ის 797-ე მუხლის მე-2 ნაწილი იცნობს სარჩელის აღძვრის კიდევ ერთ საფუძველს – გადამყვან-გადამზიდველმა პრეტენზიის წარმდგენს არ აცნობა პასუხი. ამ შემთხვევაში ხანდაზმულობის ვადა შეადგენს ოცდაათ დღეს. საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში წარმოშობილი დავის თაობაზე სასარჩელო ხანდაზმულობის საკითხი წესრიგდება ვარშავის კონვენციის ნორმებზე დაყრდნობით.

მოლდავეთის რესპუბლიკის სკ-იც ასევე ერთწლიან ხანდაზმულობის ვადას იცნობს, გარდა სერიოზული გადაცდომის შემთხვევისა. ამ დროს ხანდაზმულობის ვადა სამ წელს შეადგენს. განსხვავებულია ხანდაზმულობის ვადის ათვლის მექანიზმი ცალკეულ შემთხვევებში. ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების ან გადაზიდვის დაყოვნების შემთხვევაში, ხანდაზმულობის ვადის ათვლა დაიწყება მიმღებისათვის ტვირთის გადაცემის დღიდან. ტვირთის დაღუპვის ან სრული დაკარგვის შემთხვევაში, გადაზიდვის ვადის ამოწურვიდან ოცდამეათე დღეს, ხოლო თუ ვადა კანონით ან მხარეთა მიერ განსაზღვრული არ არის – გადამყვან-გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს. სხვა დანარჩენ შემთხვევებში – გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების დადებიდან სამი თვის ამოწურვისთანავე.

სომხეთის რესპუბლიკის სკ-ის 867-ე მუხლში გათვალისწინებული ხანდაზმულობის ერთ წლიანი ვადა მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობიდან გამომდინარე მოთხოვნებზე ვრცელდება. მგზავრის გადაყვანის ურთიერთობიდან გამომდინარე მოთხოვნებზე გასავრცელებელი ხანდაზმულობის ვადის შესახებ კი, აღნიშნული კოდექსი არ საუბრობს. ხანდაზმულობის ერთ წლიან ვადას ითვალისწინებს აზერბაიჯანის რესპუბლიკის სკ-იც ტვირთის გადაზიდვის ურთიერთობიდან გამომდინარე მოთხოვნებზე, ხოლო მგზავრის გადაყვანის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნებთან მიმართებაში ითვალისწინებს პრეტენზიის წარდგენის შესაძლებლობას, რაც თავის მხრივ არ ნიშნავს იმას, რომ დაზარალებული მგზავრი ან მისი წარმომადგენელი ვერ მიმართავს სასამართლოს. რაც შეეხება ერთ წლიანი ვადის ათვლას, ტვირთის დაღუპვის, სრული დაკარგვის ან დაგვიანებით გადაზიდვის შემთხვევაში, ვადის ათვლა დაიწყება გადაზიდვის ვადის ამოწურვიდან, ხოლო ტვირთის დაზიანების შემთხვევაში – ტვირთის მიმღებისათვის გადაცემის დღიდან.<sup>294</sup>

<sup>294</sup> იხ. აგრეთვე, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-581-549-2011 5.09.2012წ.), ხელმისაწვდომია საიტზე: <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>.

უკრაინის სკ-ი სასარჩელო წარმოებასა და ხანდაზმულობასთან დაკავშირებით მიუთითებს, რომ სასარჩელო წარმოების დაწყების წინაპირობა პრეტენზიის წარდგენაა. ყაზახეთის რესპუბლიკის სკ-ის 706-ე მუხლის მე-2 ნაწილის ანალოგიურად, ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოთხოვნებზე ხანდაზმულობის ვადად განსაზღვრულია ერთი წელი. აქაც, პრეტენზიაზე და სარჩელზე უფლებამოსილ პირებად მოაზრებულია ტვირთის გამგზავნი ან მიმღები, ხოლო პრეტენზია წარედგინება გადამყვან-გადამზიდველს. რომელიმეს სარჩელის აღძვრის უფლება რომ წარმოეშვას, გადამყვან-გადამზიდველისაგან მიღებული უნდა ჰქონდეს პასუხი პრეტენზიის ნაწილობრივ დაკმაყოფილების ან დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის შესახებ. სარჩელის აღძვრის ერთ-ერთი საფუძველია ერთი თვის განმავლობაში პასუხის მიუღებლობაც. იქვე, კოდექსი საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებში წარმოშობილი დავის თაობაზე სასარჩელო ხანდაზმულობაზე მიუთითებს, რომ გამოიყენება საერთაშორისო ნორმები, რომელთა მონაწილეც არის უკრაინა.

უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსით მიჩნეულია, რომ გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობიდან გამომდინარე მოთხოვნებზე ხანდაზმულობის ვადა ორი წელია, რომელიც აითვლება იმ მომენტიდან, როცა საჰაერო ხომალდი დანიშნულების ადგილზე ჩავიდა ან უნდა ჩასულიყო ანდა ხელშეკრულების შეწყვეტის დროიდან მოსარჩელის არჩევით: გადამყვან-გადამზიდველის ან მისი სააგენტოს (რომლის მეშვეობითაც ხელშეკრულება დაიდო) ადგილმდებარეობის მიხედვით. უზბეკეთის რესპუბლიკის საჰაერო კოდექსი ამ ნაწილში ყველაზე ახლოს დგას მონრეალის კონვენციასთან, სადაც 35-ე მუხლში ნათქვამია პრაქტიკულად იგივე. მონრეალის კონვენცია ხანდაზმულობის ვადის გამოთვლის საკითხის გადაწყვეტას მიახლოებს იმ ქვეყნის სასამართლოს, სადაც სარჩელია შეტანილი. ერთი, რასაც კონვენციამ ხაზი გაუსვა, მხარეთა გაფრთხილებაა – სარჩელი აღძრან დადგენილ ვადაში, სარჩელზე უფლების დაკარგვის შიშით. მსგავს ჩანაწერს არცერთი განხილული ნორმატიული აქტი არ ითვალისწინებს, თუმცა, არსი იგივეა.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი მხოლოდ მითითებით ნორმას იცნობს. მასში ნათქვამია, რომ საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებული სარჩელი შეიძლება აღძრას შესაბამის სასამართლო ორგანოებში, საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით, საჰაერო ხომალდის ჩამოფრენის ან გადაყვანა-გადაზიდვის დღიდან არა უგვიანეს ექვსი თვის ვადაში. კოდექსი არ აკონკრეტებს, თუ რა იგულისხმება „შესაბამის სასამართლო ორგანოებში“, მოიაზრება თუ არა მასში დავის საარბიტრაჟო წესით განხილვის შესაძლებლობა. მონრეალის კონვენცია დავის საარბიტრაჟო წესით განხილვის შესაძლებლობას იცნობს მხოლოდ ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში, რასაც მ. მილდე<sup>295</sup> სამწუხაროდ აღიქვამს, რადგან აცხადებს, რომ მსოფლიოში საერთო ტენდენცია ხელს უწყობს უთანხმოებათა ფართო სპექტრის ალტერნატიული წესით

<sup>295</sup> იხ. Справочный материал для авиационных администраций, Подготовлено в рамках проекта ИКАО RER/01/901 профессором доктором *М. Мильде*, Монреаль, Феврал/Март 2002, стр. 53.



გადაწყვეტას. მონრეალის კონვენციის 34-ე მუხლის (არბიტრაჟი) თანახმად, სატვირთო გადაზიდვების დროს, ამ კონვენციის ფარგლებში გადაყვანა-გადამზიდველის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებული ნებისმიერი დავის შემთხვევაში, მხარეებს შეუძლიათ წერილობით შეთანხმდნენ დავის არბიტრაჟში გადაწყვეტის შესახებ. საქართველოს სამოქალაქო კანონმდებლობით დადგენილი სარჩელის აღძვრის საერთო წესი გამოყენებული იქნება მხოლოდ შიდასახელმწიფოებრივ გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული დავების შემთხვევაში, ხოლო საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვებთან დაკავშირებული დავების მიმართ დგება სამართლის არჩევის საკითხი იმის გათვალისწინებით, თუ რომელი ქვეყნის გადამყვან-გადამზიდველთან ან პრეტენზიის განმცხადებელთან გვაქვს საქმე. ასევე, რომელი ქვეყნის ტერიტორიაზე წარმოიშვა შედავების საფუძველი და ა.შ. აღნიშნული საკითხის რეგულირებისათვის გამოყენებულ უნდა იქნეს მონრეალის კონვენციისა და „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის ნორმები.<sup>296</sup> „საქართველოს ავიახაზების“ ბილეთის ერთ-ერთ პირობად გაცხადებულია რა, ვარშავის კონვენციის (მასში ჰაავის 1955 წლის ოქმის ცვლილებების გათვალისწინებით) გამოყენების შესაძლებლობა, მიუთითებულია, რომ ამ კონვენციით დადგენილი პასუხისმგებლობა ვრცელდება ამავე ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ გადაზიდვებზე, გარდა იმ გადაზიდვისა, რომელიც ამ კონვენციის განმარტებით, არ ითვლება საერთაშორისო გადაზიდვად. რამდენადაც არ ეწინააღმდეგება ზემოაღნიშნულს, ამ ხელშეკრულების საფუძველზე შესრულებული გადაზიდვა და ყველა გადამზიდავის მომსახურება ექვემდებარება ბილეთში ჩამოთვლილ დებულებებს, მთავრობის დადგენილებებსა და განკარგულებებს, მიღებულ ტარიფებს, გადაზიდვის პირობებს და მათთან დაკავშირებულ წესებს. გამონაკლისად მიჩნეულია აშშ-ში ან კანადაში განლაგებულ პუნქტებსა და მათ საზღვრებს გარეთ მდებარე რომელიმე პუნქტს შორის გადაზიდვები, რა დროსაც მოქმედებს ამ ქვეყნებში მიღებული ტარიფები. როგორც ვხედავთ, მიუხედავად იმისა, რომ საქართველო ვარშავის კონვენციის ხელმომწერი არ არის, ქართული ავიაკომპანია მითითებულ საკითხში ეყრდნობა კონვენციის დებულებებს.<sup>297</sup>

ამდენად, საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის (გადაზიდვა-გადაყვანა) მე-3 ნაწილი „რეკლამაცია (პრეტენზია) და სარჩელი“, მთლიანობაში არასრულყოფილია. მასში მკაფიოდ არ არის ჩამოყალიბებული პრეტენზიის წარდგენის თანმიმდევრული წესები. მიუხედავად გათვალისწინებისა, არ განსაზღვრავს მარეგულირებელ ნორმებს სარჩელის აღძვრის თაობაზე, მონრეალის კონვენციისაგან განსხვავებით არ აკონკრეტებს დავის საარბიტრაჟო განხილვის წესით გადაწყვეტის შესაძლებლობას (თუმცა,

<sup>296</sup> **შ. გაბიჩვაძე**, „დავის საკითხი საპაერო ტრანსპორტით მგზავრის (ბარგი) გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით“, ჟურნალი „კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის მაცნე“, 2009წ., №1, გვ. 119.

<sup>297</sup> **იხ.** დანართი, ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

არც კრძალავს). არსებულ სამართლებრივ პრობლემებს გარკვეულწილად ავსებს საქართველოს საჰაერო კოდექსი, თუმცა, კვლევის შედეგებიდან გამომდინარე, საკანონმდებლო ცვლილებები აქაც აუცილებლობას წარმოადგენს.

## დასკვნა

საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) სამართლებრივი ურთიერთობების მრავალმხრივი განხილვისა და შედარებით-სამართლებრივი ანალიზის შედეგად, საქართველოს კანონმდებლობაში გამოიკვეთა მნიშვნელოვანი ხარვეზები სამართლის ნორმათა სისტემატიზაციის (საკანონმდებლო ტექნიკის), ტერმინოლოგიური თუ შინაარსობრივი კუთხით.

კვლევის საწყის ეტაპზე ერთ-ერთი მთავარი კითხვა, რომელსაც დასკვნის სახით პასუხი უნდა გასცემოდა, უკავშირდებოდა საერთაშორისო საავიაციო ბაზარზე დამკვიდრების მიზნით, ე.წ. „ვარშავის სისტემასთან“ ან მონრეალის კონვენციასთან საქართველოს მიერთების საკითხის გადაწყვეტას. ამ მხრივ, მნიშვნელოვან და წინგადადგმულ ნაბიჯად უნდა შეფასდეს საქართველოს მიერ მონრეალის კონვენციაზე არჩევანის გაკეთება და 2010 წელს დამტკიცება ძალაში შესვლის მიზნით. მონრეალის კონვენციის მიღების წინაპირობების გათვალისწინებით, დროსთან და ზოგადად, საავიაციო ბაზარზე არსებულ მიღწევებთან მისადაგებით, რიგი საკითხების ახლებურად მარეგულირებელ ნორმათა გაზიარებით, საქართველო უზრუნველყოფს საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა ერთიან სამართლებრივ სივრცეში რეგულირებას. ამისათვის, აუცილებელია რიგი საკანონმდებლო ცვლილება-დამატებების განხორციელება შიდასახელმწიფოებრივ ნორმატიულ აქტებში მათი საერთაშორისო უნიფიცირებულ ნორმებთან შესაბამისობაში მოყვანის მიზნით.

მგზავრთა გადაყვანა (ბარგის გადატანა) და ტვირთის გადაზიდვა შესაძლებელია განხორციელდეს როგორც საჰაერო, ისე სხვა სახის (წყლის, სახმელეთო) ტრანსპორტით. თითოეული თავისებურებებით ხასიათდება და დანარჩენისგან გამოირჩევა. მიუხედავად ამ სპეციფიკისა, საქართველოს სკ-ი გამოიყენება ყოველი სახის ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა რეგულირებისათვის. ამ ფონზე, მიზანშეუწონელია საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის (გადაზიდვა-გადაყვანა) ნორმებით გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა დეტალური რეგულირება. იგი უნდა შეიცავდეს ყველა სახის ტრანსპორტით როგორც ტვირთის გადაზიდვის, ისე, მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) მარეგულირებელ მხოლოდ ზოგად-პრინციპულ სამართლის ნორმებს, ხოლო ცალკეული სახის ტრანსპორტით გადაყვანა-გადაზიდვების დეტალური რეგულირება უნდა მოხდეს შესაბამისი სახის გადაყვანა-გადაზიდვების მარეგულირებელი

სპეციალური კანონმდებლობით.

საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის 1-ლი ქვეთავი სათაურდება როგორც „გადაზიდვის ხელშეკრულება“, მე-2 ქვეთავი „გადამზიდველის პასუხისმგებლობა“. 669-ე მუხლი (გადამზიდველის პასუხისმგებლობა) განთავსებულია 1-ლ ქვეთავში, რაც თავისთავად არასწორია. გარდა ამისა, მე-2 ქვეთავში გაერთიანებული არ უნდა იყოს საფრთხეშემცველი ტვირთის გადაზიდვის წესი. იგი, მისთვის დამახასიათებელი თავისებურებების გათვალისწინებით, შეიძლება ცალკე ქვეთავად იყოს გამოყოფილი ან კოდექსი უნდა შეიცავდეს მითითებით ნორმას აღნიშნული საკითხის სპეციალური ნორმებით – კანონქვემდებარე აქტით რეგულირების შესახებ. როგორც დისერტაციაშია მითითებული, საჰაერო გადაზიდვების შემთხვევაში ასეთი სპეციალური წესი არსებობს. ასევე, გაუმართლებლად მიმაჩნია, საქართველოს სკ-ის 691-ე მუხლის მე-2 ნაწილის ბოლო წინადადების არსებული სახით ყოფნა. მასში ნათქვამია – გამგზავნი პასუხს აგებს ამ (საუბარია საფრთხეშემცველ ტვირთზე) ტვირთის გადასაზიდად გადაცემით ან გადაზიდვებით გამოწვეული ზიანისა და ხარჯებისათვის“. მაშინ, როცა ქვეთავი სათაურდება, როგორც გადამზიდველის პასუხისმგებლობა, სხვა საკითხებთან ერთად მასში საუბარია გამგზავნის პასუხისმგებლობაზეც. სასურველია, აღნიშნული ქცევის წესი გაერთიანებული იქნეს გამგზავნის უფლება-მოვალეობების, პასუხისმგებლობის მარეგულირებელ ნორმებში (მაგ: 675-ე მუხლში) ან სხვაგვარი კოდიფიკაციის შემთხვევაში, შესაძლებელია გაერთიანდეს ზოგადად მხარეთა პასუხისმგებლობის სათაურით ჩამოყალიბებულ ქვეთავში.

აგრეთვე, საქართველოს სკ-ის 691-ე მუხლის მე-2 ნაწილი არ საუბრობს გადამყვან-გადამზიდველის უფლების რეალიზაციის წესის შესახებ იმ შემთხვევაში, როცა მან ტვირთის საფრთხეშემცველობის შესახებ არაფერი იცოდა და როგორც უფლებამოსილმა პირმა ნებისმიერ დროს და ადგილას გადმოცალა, მოსპო ან გააუვნებელყო ტვირთი ისე, რომ მას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ წარმოეშობა. უკეთესი იქნება, დასახელებულ მუხლში ჩაიდოს მითითებითი ნორმა გადამყვან-გადამზიდველის მიერ საფრთხეშემცველი ტვირთის გადმოცლის, მოსპობის ან გაუვნებელყოფის წესის შესახებ.

მიზანშეუწონლად მიმაჩნია, დღეის მდგომარეობით არსებული, ერთი და იმავე საფუძვლებით გადამყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის რეგულირება საქართველოს სამოქალაქო და საჰაერო კოდექსებით ან ერთი რომელიმე კოდექსით ურთიერთგანსხვავებული საფუძვლის წარმოშობის შემთხვევაში. უმჯობესი იქნება სამოქალაქო კოდექსმა, როგორც კერძო სამართლებრივ ნორმათა ერთობლიობამ, აქაც თავის თავში მოიცვას და განსაზღვროს მხოლოდ პრინციპული მნიშვნელობის საფუძვლები ასევე პრინციპული მიდგომით განსაზღვრული შესაბამისი პასუხისმგებლობით, მით უმეტეს, რომ საქართველოს სკ-ი იმავედროულად ეხება სხვა სახის ტრანსპორტით განხორციელებულ გადაყვანა-გადაზიდვებს. საჰაერო კოდექსმა კი, გაითვალისწინოს სამოქალაქო ავიაციის დარგთან დაკავშირებული საჯარო-სამართლებრივი ხასიათის საკითხების რეგულირება, ხოლო მიღებულ იქნეს კანონქვემდებარე აქტი, რომელიც

გადაყვანა-გადაზიდვასთან დაკავშირებულ სხვა საკითხებთან ერთად დეტალურად დაარეგულირებს გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობას და შეავსებს საკანონმდებლო ვაკუუმებს.

საქართველოს საჰაერო კოდექსი განიხილება, როგორც საჯარო და კერძო სამართლის ნორმათა სინთეზირებული, სპეციალური ნორმატიული აქტი. იგი საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანას (ბარგის გადატანას) და ტვირთის გადაზიდვას მართალია, გარკვეულწილად არეგულირებს, მაგრამ აუცილებელია მასთან და საქართველოს სკ-თან შესაბამისობაში, მიღებულ იქნეს კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტი საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრთა გადაყვანისა (ბარგის გადატანის) და ტვირთის გადაზიდვის სამართლებრივ ურთიერთობათა დეტალური რეგულირების ერთიანი წესი. აგრეთვე, როგორც ჩანს, ქართველმა კანონმდებელმა განსაკუთრებული მნიშვნელობა მგზავრების წინაშე პასუხისმგებლობის საკითხს მიანიჭა და საჰაერო კოდექსის 75-ე მუხლის მე-3 ნაწილში დააკონკრეტა, რომ მათ მიმართ გადაყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა გარდა ამ კოდექსისა, განისაზღვრება მგზავრების გადაყვანის, ტვირთისა და ბარგის გადაზიდვის წესების შესაბამისად. ვფიქრობ, კანონმდებელს იგივე ფორმულირება უნდა გაეკრძელებინა ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაზე. ამ ფონზე, ზედმეტად მიმაჩნია საქართველოს საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლის მე-2 ნაწილის არსებობა, რომელიც იმავეს იმეორებს – „გადაყვან-გადამზიდველის ქონებრივი პასუხისმგებლობა განისაზღვრება საქართველოს კანონმდებლობით“.

საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის (გადაზიდვა-გადაყვანა) რედაქტირების შემდეგ, მას უნდა მიესადაგოს საქართველოს საჰაერო კოდექსი, ხოლო ორივე ერთად უნდა პასუხობდეს მონრეალის კონვენციას. განსაკუთრებული ყურადღება უნდა მიექცეს გადაყვან-გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საფუძვლებისა და ფარგლების განსაზღვრის საკითხს. ამასთან, მონრეალის კონვენცია არ არეგულირებს ელექტრონული ბილეთის გაყიდვის საკითხს. იგი სახელმწიფოთა კომპეტენციად და ვალდებულებად მიიჩნევს, შესაბამისობაში მოიყვანონ შიდასახელმწიფოებრივი სამართლის ნორმები. ამ მხრივ, ჯერ კიდევ შეუსრულებელი ვალდებულება გააჩნია საქართველოსაც.

საქართველოს კანონმდებლობაში განმარტებული არ არის შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვები. აუცილებელია მონრეალის კონვენციის ნორმებზე (მუხ.1.2) დაყრდნობით განისაზღვროს თითოეული, რამეთუ როგორც მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის), ისე ტვირთის გადაზიდვის შემთხვევაში ცალკეული ურთიერთობა ურთიერთგანსხვავებულ სახელშეკრულებო პირობებზე შეთანხმებას მოითხოვს. შესაბამისად, ურთიერთგანსხვავებულია მათი სამართლებრივი შედეგებიც. საკითხი მნიშვნელოვანია იმიტომაც, რომ საქართველო აზია-ევროპის კორიდორს წარმოადგენს, სადაც კომერციულ სამოქალაქო ავიაციას განსაკუთრებული როლი აქვს მსოფლიო კავშირების უზრუნველსაყოფად. ამისათვის კი, მაღალ დონეზე დამუშავებული კანონმდებლობა აუცილებელია.

სამართლებრივი ურთიერთობები სამართლის ნორმებში უნდა გადმოიცეს კონკრეტული და მკაფიო დეფინიციებით. მაშინ, როცა ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ურთიერთობები საერთო, მაგრამ ურთიერთგანსხვავებული ნიშნებითაც ხასიათდებიან, მიზანშეუწონელია მათი ერთი ტერმინით „გადაზიდვა“ მოხსენიება და ერთ სამართლის ნორმაში განმარტება (საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლი). საქართველოს სკ-მა ცალ-ცალკე ნორმებში უნდა გადმოსცეს როგორც ტვირთის გადაზიდვის, ისე მგზავრის გადაყვანის (ბარგის გადატანის) ხელშეკრულების შინაარსი ისევე, როგორც ეს საქართველოს საჰაერო კოდექსშია გათვალისწინებული. ამასთან, თითოეულის განმარტება უნდა მოიცავდეს მისთვის დამახასიათებელ ყველა, პრინციპულად მნიშვნელოვან ნიშან-თვისებას. აგრეთვე, არასწორია სამართლებრივ ურთიერთობას ვუწოდოთ გადაყვანა-გადაზიდვა (საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის სათაური), ხოლო როგორც ცნება, განმარტოთ გადაზიდვა (საქართველოს სკ-ის 668-ე მუხლი). ასევე, არასწორია გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის უდავო მონაწილეს ვუწოდოთ გადამზიდველი, ნაცვლად გადამყვან-გადამზიდველისა.

საქართველოს კანონმდებლობა „მგზავრისა“ და „ბარგის“ განმარტებებს არ იცნობს. შესწავლილი ნორმატიული და სამეცნიერო მასალა თითოეული მათგანის შემდეგი სახით განსაზღვრის საშუალებას იძლევა: „მგზავრი არის ნებისმიერი ადამიანი, რომელიც საჰაერო ხომალდზე ადგილის მიკუთვნებით გადაყვანილი იქნება სამგზავრო დოკუმენტში მოცემული პირობების შესაბამისად“. „ბარგი არის სამოქალაქო ბრუნვაში დაშვებული, სხვადასხვა მატერიალური ფასეულობის მქონე მოძრავი ნივთი (ნივთები), რაც გადაიტანება საჰაერო ხომალდით მგზავრთან ერთად სამგზავრო სალონში ან მის გარეშე, სასყიდლით ან უსასყიდლოდ“. აქედან გამომდინარე, ხელბარგი განიმარტება, როგორც მგზავრის პირადი ნივთები, რომლებიც თავისი წონით, მოცულობით და რაოდენობით გართულების გარეშე შეიძლება განთავსდეს საჰაერო ხომალდის სალონში.

საქართველოს სკ-ის მე-12 თავის მე-3 ქვეთავი სათაურდება როგორც „რეკლამაცია (პრეტენზია) და სარჩელი“. რამდენადაც, „რეკლამაცია“ და „პრეტენზია“ შინაარსობრივად იდენტურია, კანონმდებელს უნდა გაეთვალისწინებინა და ერთ-ერთი აერჩია, თუნდაც „პრეტენზია“, მით უმეტეს, როცა საქართველოს საჰაერო კოდექსიც იცნობს პრეტენზიას და მისი წარდგენის წესს. ამასთან, უნდა განიმარტოს პრეტენზია, როგორც გადამყვან-გადამზიდველისადმი კრედიტორის წერილობითი ან ზეპირი მოთხოვნა, ტვირთის ან ბარგის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვით, დაზიანებით ან დაგვიანებით გადაზიდვით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების შესახებ.

მიზანშეუწონელია ერთსა და იმავე ნორმატიულ აქტში ამა თუ იმ დებულების გამეორება. კერძოდ, საქართველოს სკ-ი არ განმარტავს რეგულარულ ან/და არარეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვას. საქართველოს საჰაერო კოდექსი ცალკე იხსენიებს არარეგულარულ გადაყვანა-გადაზიდვას, ხოლო ჩარტერს იდენტურად ახასიათებს 1-ლ მუხლში, როგორც ტერმინს და 64-ე მუხლში, სადაც უკვე 1-ლ პუნქტში მოცემული

მისი ტერმინოლოგიური განმარტების გამეორების შემდეგ, მე-2 პუნქტში საუბრობს ჩარტერის ხელშეკრულების პირობებზე.

მიუხედავად საერთაშორისო ურთიერთობებში დასაშვებობისა, საქართველოს სკ-ი არ იცნობს უფასო გადაყვანა-გადაზიდვის შემთხვევებს, რამეთუ იმპერატიულად მიუთითებს შეთანხმებული საზღაურის გადახდაზე, როგორც ტვირთის გადაზიდვის, ისე მგზავრის გადაყვანის შემთხვევაში. თავისი კერძო სამართლებრივი ბუნებიდან გამომდინარე, ტვირთის უფასოდ გადაზიდვა, თუნდაც მგზავრის უფასოდ გადაყვანა (ბარგის გადატანა) პრაქტიკაში შესაძლებელია მრავლად წარმოიშვას. ვფიქრობ, საქართველოს სკ-მა უნდა გაითვალისწინოს მითითებითი ნორმა მაინც, ასეთი გადაყვანა-გადაზიდვების რეგულირების თვალსაზრისით.

არაერთგვაროვანი გადაწყვეტაა ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებითი პირობების მიმართ, როგორც ცალკეული ქვეყნის კანონმდებლობაში, ისე საერთაშორისო უნიფიცირებულ ნორმებში, თუმცა, მონრეალის კონვენციამ მოცემული საკითხისადმი მიდგომა გაამარტივა. შესაბამისად, უნდა გამარტივდეს ქართველი კანონმდებლის მიდგომაც ვინაიდან, კოდექსის ნორმები მაინც ზოგადი ხასიათის ნორმებად რჩებიან წყლის, საავტომობილო, სარკინიგზო და საჰაერო სატრანსპორტო საშუალებათა გამოყენებით განხორციელებული სატვირთო გადაზიდვების მიმართ, რომელთათვისაც დამახასიათებელი სპეციფიკის გათვალისწინებით, აუცილებელი ხდება შესაბამისი სპეციალური ნორმების შემუშავება, სადაც უკვე დეტალურად გაიწერება ამა თუ იმ საკითხის რეგულირების წესი. სწორედ, ასეთ ნორმატიულ აქტს წარმოადგენს ზ/დასახელებული, №160 ბრძანება, რომელიც საქართველოს სკ-ის 674-ე მუხლზე მითითებით კი არ უნდა შემოიფარგლებოდეს, არამედ მის ნაცვლად, დეტალურად უნდა განსაზღვრავდეს ზედნადების არსებით პირობებს. საქართველოს სკ-მა უნდა გაითვალისწინოს მხოლოდ ყველა სახის გადაზიდვისათვის საერთო და პრინციპულად მნიშვნელოვანი რეკვიზიტების ზედნადებში გათვალისწინების მოთხოვნა, ხოლო დანარჩენი დისპოზიციური ხასიათის რეკვიზიტების განსაზღვრა გადამყვან-გადამზიდველის უფლებამოსილებაში უნდა გადავიდეს.

საფრთხის შემცველ ტვირთთან დაკავშირებით, საქართველოს სკ-ი გამგზავნს ავალდებულებს გადამყვან-გადამზიდველს მიაწოდოს სრული და ზუსტი ინფორმაცია გადასაზიდი ტვირთის საფრთხის შემცველობის თაობაზე და გააფრთხილოს იგი ამის შესახებ, რაც გადამყვან-გადამზიდველს უფლებამოსილს ხდის, გამგზავნისაგან მოითხოვოს სათანადო ინფორმაცია ტვირთის თაობაზე, რომელიც მიღებულ უნდა იქნეს ასევე სათანადო დროს, თუმცა, გადამყვან-გადამზიდველის მხრიდან ასეთი ინფორმაციის გამოთხოვის ვალდებულება ხელს შეუწყობდა ტვირთის უსაფრთხო გადაზიდვას და შეამცირებს პასუხისმგებლობის რისკს. გამგზავნის მიერ ვალდებულების შეუსრულებლობისას ანუ როცა გადამყვან-გადამზიდველმა ტვირთის საფრთხეშემცველობის შესახებ არაფერი იცოდა, კოდექსი ამ უკანასკნელს უფლებას აძლევს ნებისმიერ დროს და ადგილას გადმოცალოს, მოსპოს ან გააუვნებელყოს ტვირთი ისე, რომ მას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება არ წარმოეშობა, რაც ყოველთვის გამართლებული ვერ იქნება. ვფიქრობ და ყოველ შემთხვევაში

თეორიულად დასაშვებად მიმაჩნია, გადამყვან-გადამზიდველს ზოგიერთ შემთხვევაში მაინც მოუწიოს მტკიცება იმისა, თუ რატომ, რა ფაქტობრივი საშიში გარემოებების არსებობის გამო გადმოცალა, მოსპო ან გააუვნებელყო ტვირთი. მას ამისათვის სჭირდება გადასახიდი ტვირთით გამოწვეული ან მასთან დაკავშირებული რეალური ფაქტობრივი საშიშროება, რომლის მტკიცებულებაც უნდა გააჩნდეს შემდგომში პასუხისმგებლობის თავიდან ასარიდებლად. ამიტომ, კოდექსმა უნდა განსაზღვროს ის საფუძვლები, როცა გადამყვან-გადამზიდველს მოცემული უფლების გამოყენება შეეძლება და მითითებითი ნორმით მიუთითოს რეალიზაციის წესზე.

საქართველოს კანონმდებლობა გადაყვანის ხელშეკრულების განსაზღვრისას არ საუბრობს მგზავრის დანიშნულების ადგილზე გადაყვანის ხანგრძლივობაზე, არ იცნობს დროის განმსაზღვრელ მავალდებულებელ ნორმას მაგალითად, გონივრული ვადის ან ოპტიმალური დროის მითითების შესახებ. ასეთი ნორმის გათვალისწინებით, საქართველოს კომერციული სამოქალაქო ავიაციის ბაზარზე მოქმედი ყოველი გადამყვან-გადამზიდველი ავიაკომპანია მეტი პასუხისმგებლობით მოეკიდება მგზავრის გადაყვანის შეთანხმებულ ან გონივრულ ვადაში განხორციელებას, რაც გამოიწვევს მისი, როგორც მომხმარებლის კმაყოფილებას და შესაბამისად, თავიდან აგვაცილებს საფუძვლიან პრეტენზიებს.

საქართველოს კანონმდებლობაში მკაფიოდ არის გამოკვეთილი ზედნადების შინაარსი და მნიშვნელობა. ტვირთის გადაზიდვის ყოველი შემთხვევისათვის მისი შედგენა აუცილებლობად მიმაჩნია. საქართველოს კანონმდებლობამ არ უნდა დაუშვას ტვირთის უსაბუთოდ გადაზიდვა. მონრეალის კონვენციის ანალოგიურად, შესაძლებელია მოხდეს შემცველი - ტვირთის შესახებ ინფორმაციის შემნახველი დოკუმენტის გაცემა, რომელიც გადამყვან-გადამზიდველის მიერ გაიცემა გამგზავნის მოთხოვნის საფუძველზე და რომელიც მათ მისცემთ ტვირთის იდენტიფიკაციის საშუალებას. აქედან გამომდინარე, საქართველოს სკ-ის 672-ე მუხლი, სადაც მონრეალის კონვენციასთან პრინციპული მსგავსებით ნათქვამია, რომ ზედნადების არარსებობის, მისი ხარვეზის ან დაკარგვის მიუხედავად, გადაზიდვის ხელშეკრულების შინაარსი და ნამდვილობა განისაზღვრება ამ თავის ნორმებით, უნდა ჩამოყალიბდეს შესაბამისად სახეცვლილი რედაქციით – გამოირიცხოს ზედნადების არარსებობა. ასევე, ხელშეკრულების ფორმის კონკრეტიზაციის თვალსაზრისით, უმჯობესი იქნებოდა, თუ კანონმდებელი ნორმაში დაფიქსირებით განამტკიცებდა ზედნადებისა და ბილეთის წერილობით ფორმას, მათ შორის, ელექტრონული ბილეთისაც, როცა მის გაცემას საფუძველად მგზავრის მოთხოვნა დაედებოდა.

საჭიროდ ვთვლი, მონრეალის კონვენციასთან შესაბამისობაში, საქართველოს სკ-ით გათვალისწინებულ იქნას ბარგის გადატანის მომწესრიგებელი ზოგად პრინციპული ნორმები, რაც ხელს შეუწყობს არა მხოლოდ საჰაერო, არამედ სხვა სახის სატრანსპორტო გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობათა რეგულირებას.

სამართლებრივ ვაკუუმად მიმაჩნია კანონმდებლობაში სხვადასხვა

სახის სატრანსპორტო საშუალებით და რამოდენიმე გადაყვან-გადამზიდველის მიერ ერთიანობაში განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის მოუწესრიგებლობა. აუცილებელია პრობლემის ახლო მომავალში გადაჭრა, თუნდაც იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველო გეოგრაფიულად აზია-ევროპის გზაგასაყარზე მდებარეობს და მისი საჰაერო სივრცის გამოყენება საერთაშორისო დაინტერესების საგანი ხდება, რაც განაპირობებს ქვეყნის მნიშვნელობის ზრდას ეკონომიკურ-სტრატეგიული თვალსაზრისით და ასეთი ურთიერთობების გახშირებას.



## გამოყენებული ლიტერატურა:

1. **აგალიანი იური**, საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, თბილისი, 2007;
2. **გაბისონია ზურაბ**, ქართული საერთაშორისო კერძო სამართალი, თბილისი, 2006წ.;
3. **გაბიჩვაძე შორენა**, „ვარშავის სისტემის არსი და მნიშვნელობა“ (ვარშავის 1929 წლის კონვენცია ცვლილებებით), ჟურნალი „სამართალი“ №1-2, 2003წ.;
4. **გაბიჩვაძე შორენა**, საერთაშორისო საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ (მონრეალის 1999 წლის 28 მაისის კონვენციის მიხედვით), ჟურნალი „სამართალი“ №3, 2003წ.;
5. **გაბიჩვაძე შორენა**, „დავის საკითხი საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრის (ბარგი) გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის სახელშეკრულებო ურთიერთობებში საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით“ – გამოქვეყნებულია: ჟურნალი „კავკასიის საერთაშორისო უნივერსიტეტის მაცნე“, 2009წ., №1;
6. **გაბიჩვაძე შორენა**, „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების ცნება და ფორმები“, გამოქვეყნებულია: ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, 2009წ. №2;
7. **გაბიჩვაძე შორენა**, „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის ხელშეკრულების მხარეები“, გამოქვეყნებულია: ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, 2010წ. №1;
8. **გეფერიძე დავით**, „ჩარტერული გადაყვანა-გადაზიდვების კომერციული შეთანხმებები ავიასაწარმოებს შორის“, ჟურნალი „საქართველოს იურისტთა კავშირი“ 2003წ., №9-10;
9. **გეფერიძე დავით**, თანამედროვე საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2004წ.;
10. **გეფერიძე დავით**, საერთაშორისო საჰაერო სამართლის წყაროები, ჟურნალი „სამართალი“, 2004წ., №3-4;
11. **გეფერიძე დავით**, საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების ზოგიერთი წესის უნიფიკაციისათვის მონრეალის 1999 წლის კონვენციის შესახებ, ჟურნალი „სამართალი“, 2005წ., №1-2;
12. **გეფერიძე დავით**, სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციის რეკომენდაციები საქართველოს კანონმდებლობაში, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, 2006წ., №2;
13. **გეფერიძე დავით**, **ტყეზუჩავა კახა**, „საერთაშორისო ხელშეკრულება, როგორც საერთაშორისო საჰაერო სამართლის ძირითადი წყარო“, ჟურნალი „სამართალი“, 2007წ., №1-2;
14. **გეფერიძე დავით**, „პასუხისმგებლობა საერთაშორისო საჰაერო სამართალში“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, 2009წ., №1;
15. **გეფერიძე დავით**, საერთაშორისო საჰაერო სამართალი, თბილისი, 2009წ.;
16. **გეფერიძე დავით**, „მონრეალის 1999 წლის კონვენცია გადაყვანა-გადაზიდვის ინფორმაციის ჩანაწერის გამოყენების საშუალებების შესახებ

(ელექტრონული ბილეთი)“, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №4/08, <<http://intlaw.ge/publikaciebi/18.PDF>>;

**17. გეფერიძე დავით**, სადისერტაციო ნაშრომი თემაზე „საერთაშორისო გადაყვანა-გადაზიდვების საერთაშორისო სამართლებრივი რეგულირების ასპექტები“, <<http://www.press.tsu.ge/GEO/internet/disertaciebi/GEPERIDZE.pdf>>;

**18. დუნდუა მზია**, „დელიქტური პასუხისმგებლობისა და სახელმწიფო პასუხისმგებლობის თანაფარდობა“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ. №1;

**19. თოდუა მზია, ვილემსი ჰუბ**, ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006წ.;

**20. ზოიძე ბესარიონ**, ქართული ვალდებულებითი სამართლის სისტემა და პრინციპები, ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, მე-3-4 კვარტალი, 2000წ.;

**21. იოსელიანი ალექსანდრე**, „კეთილსინდისიერების პრინციპი სახელმწიფო სამართალში (შედარებითსამართლებრივი გამოკვლევა)“. ქართული სამართლის მიმოხილვა – სპეციალური გამოშვება, 2007წ., <<http://www.geplac.ge/geo/glawreview.php?id=16>>;

**22. კახიანი ჯემალ**, სამოქალაქო ავიაციის სახელმწიფო და სამეურნეო რეგულირება საქართველოში, თბილისი, 1999წ.;

**23. ლობჯანიძე გივი**, სახელმწიფოსა და სამართლის ზოგადი თეორია, თბილისი, 2003წ.;

**24. მაჩალაძე სოფიო**, „ზიანის ანაზღაურება ვალდებულების დარღვევისას, (საქართველოსა და გერმანიის კანონმდებლობათა შედარებითი ანალიზი)“, ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“, სპეციალური გამოცემა, 2004წ., <[http://www.geplac.ge/newfiles/glr/Machaladze\(geo\).pdf](http://www.geplac.ge/newfiles/glr/Machaladze(geo).pdf)>;

**25. მოსულიშვილი მანანა**, იურიდიული პასუხისმგებლობა (კონცეფციები და მოსაზრებები), თბილისი, 2002წ.;

**26. სუხიტაშვილი თეა**, პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისათვის, ჟურნალი “მართლმსაჯულება და კანონი”, №2(33)12;

**27. ქონაშვილი ქეთევან**, „ბრალი, როგორც სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა (შედარებითსამართლებრივი კვლევა)“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ.;

**28. ჩიკვაშვილი შალვა**, „დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში“, კრებული „სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები“, თბილისი, 2003წ.;

**29. ჩიტაშვილი ნათია**, „ბრალის მნიშვნელობა სახელმწიფო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, 2009წ., №1;

**30. ჩიტოშვილი თამარ**, “ვალდებულებით-სამართლებრივი და სანივთო-სამართლებრივი უფლებების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი“, გამოქვეყნებულია: ჟურნალი “მართლმსაჯულება”, 2007წ., №1;

**31. ჩიტოშვილი თამარ**, “დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტები“, გამოქვეყნებულია: ჟურნალი “მართლმსაჯულება”, 2008წ., №1;

32. *ჭანტურია ლადო*, შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997წ.;

33. *ჭეჭელაშვილი ზურაბ*, სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი 2008წ.;

34. *ჯოლია გურამ*, უცხო სიტყვათა ლექსიკონი, თბილისი, 2008წ., <<http://www.gtu.edu.ge/publishinghouse/books1/jolia.pdf>>;

35. სატრანსპორტო-საექსპედიტორო საქმიანობის საფუძვლები, საქართველოს ექსპედიტორთა ასოციაცია, 2000წ.;

36. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-3;

37. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.1;

38. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, თბილისი, 2001, წიგნი მე-4, ტ.2;

39. საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ისტორია, <<http://airnav.wordpress.com/geohistory/>>;

40. საქართველოს სამოქალაქო ავიაცია (მდგომარეობა, განვითარების კონცეფცია, პროგრამა), სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაცია, თბილისი, 2000წ.;

41. მგზავრის ქცევის წესები (ავიაკომპანია საქართველოს ავიახაზები) <<http://www.airzena.com/index.php?m=5&servid=95>>;

42. ბარგის გადაზიდვის წესები (ავიაკომპანია საქართველოს ავიახაზები) <<http://www.airzena.com/index.php?m=5&servid=57>>;

43. უცხო სიტყვათა ლექსიკონი (შემდგენელი მ. ჭაბაშვილი), თბილისი, 1964წ.;

44. *Андреева Л.*, Существенные условия договора: споры, продиктованные теорией и практикой, Хозяйство и право, 2000, №12;

45. *Аксаментов О.*, Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки, Правовой научно-практический журнал «Кодекс info» №10, октябрь, 2000г., <<http://www.aerohelp.ru/?idr=6&letter=%C0&idn=5>>;

46. Большой юридический энциклопедический словарь, (Автор и составитель *А.Б. Барихин*), М., 2006.

47. Большая юридическая энциклопедия, Москва, 2005.

48. *Бордунов В.*, Международное воздушное право, Москва, 2007;

49. *Бордунов В.*, ``Прощай, Варшавская конвенция!``, Независимый институт международного права,

<[http://www.iiilaw.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16-47&catid=102:2009-11-24-06-05-10&Itemid=68](http://www.iiilaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16-47&catid=102:2009-11-24-06-05-10&Itemid=68)>;

50. *Белов В.*, гражданское право, особенная часть, Москва, 2004, <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>;

51. Воздушный Кодекс Российской Федерации, постатейный комментарий, Москва, 2009;

52. *Гавзе Ф.*, Обязательственное право (общие положения), Минск, Издательство БГУ им. В.И.Ленина, 1968, <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>;

53. Гражданское право, В 2 т., Том 1, Учебник, Ответственный редактор – *Суханов Е.*, 2-е издание, Москва, 2000;

54. Гражданское право, в 4-х томах, Т. 4, Обязательственное право, Ответственный редактор *Суханов Е.*, Москва, 2008;

55. *Грешиников И.*, Субъекты гражданского права: Юридическое лицо в праве и законодательстве, (Теория и практика гражданского права и гражданского процесса) Санкт-Петербург, 2002;

56. *Егузаров В.*, Транспортное право, Москва, 2005, <<http://www.alleng.ru/d/jur/jur055.htm>>;

57. *Зенин И.*, Гражданское и торговое право капиталистических стран, Учебное пособие, Москва, Издательство МГУ, 1992, <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>;

58. Комментарий к гражданскому кодексу Российской Федерации, Автор комментариев и составитель *Борисов А.*, 2-е издание, Москва, 2002;

59. Комментарии к гражданскому кодексу РФ, часть вторая - под редакцией *Абовой Т.* и *Кабалкина А.*, <<http://vuzlib.net/beta3/html/1/11260/11634/>>;

60. Коммерческое право, часть 2, Под редакцией *Попондопуло В.* и *Яковлевой В.*, Москва, 2002;

61. *Корецкий А.*, Теоретико-правовые основы учения о договоре, (Теория и практика гражданского права и гражданского процесса), Санкт-Петербург, 2001;

62. *Ланач В.*, Система объектов гражданских прав – теория и судебная практика, Санкт-Петербург, 2002;

63. *Розенберг М.*, Исковая давность в международном коммерческом обороте – Практика применения, <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=940>>;

64. *Пятин С.*, Гражданское и торговое право зарубежных стран, Москва, 2009г.

65. *Саватье Р.*, Теория обязательств, Перевод с французского и вступительная статья *Халфиной Р.* М. : "Прогресс", 1972, <<http://ex-jure.ru/law/news.php?newsid=1179>>;

66. *Саидов А.*, Сравнительное правоведение основные правовые системы современности, Под редакцией доктора юридических наук, профессора *Туманова В.*, Москва, 2003;

67. Справочный материал для авиационных администраций, Подготовлено в рамках проекта ИКАО RER/01/901 профессором доктором *М. Мильде*, Монреаль, Феврал.Март 2002;

68. *Сорбаш И., Луц Л.*, Курс советского гражданского право, Общее учение об обязательстве, Москва, 1950;

69. *Хохлова Г.*, Понятие Гражданско-правовой Ответственности, Актуальные проблемы Гражданского права, Сборник статей, Под редакцией *В. Витрянского*, Москва, 2002;

70. *Шевченко Е.*, Законодательство и судебно-арбитражная практика об определении момента заключения договора, "Закон", N 4, апрель 2007 г. ;

71. Транспортное право, <<http://www.utexp.ru/stati/transportnoe-pravo.htm>>;

72. Краткая история развития гражданской авиации Республики Беларусь, <<http://www.avia.by/page-374-ru.html>>;

73. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), <[http://www.aerohelp.ru/index\\_new.php?idr=159&page=1&idn=519%20-2030%20K6](http://www.aerohelp.ru/index_new.php?idr=159&page=1&idn=519%20-2030%20K6)>;

74. Международная организация гражданской авиации (ИКАО),  
<<http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/>>;
75. Doc. 9876, Годовой Доклад Совета, ICAO, 2006,  
< [http://legacy.icao.int/icao/en/pub/tp06\\_ru.pdf](http://legacy.icao.int/icao/en/pub/tp06_ru.pdf)>;
76. Doc. 9626, ICAO, Руководство по регулированию международного воздушного транспорта, издание первое, 1996;
77. Международные стандарты и рекомендуемая практика, Упрощение формальностей, Приложение 9 к конвенции о международной гражданской авиации, издание десятое, ICAO, 1997г.;
78. Грузовые перевозки, (компания аркия),  
<[http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu\\_id=7](http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu_id=7)>;
79. Пассажиры с ограниченными возможностями, (компания аркия),  
<[http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu\\_id=6](http://www.arkia.ru/index.php?op=menu&menu_id=6)>;
80. Ответственность авиапредприятия, пассажира и грузоотправителя, (Авиалинии Дагестана), <[http://www.dagair.ru/pass/Prav/otv\\_avia/#k7](http://www.dagair.ru/pass/Prav/otv_avia/#k7)>;
81. The Law of Obligations Roman Foundations of The Civilian Tradition, *Reinhard Zimmermann*, Oxford, University Press;
82. Contract Law, Casebooks on the Common Law of Europe, General Editors *Professor Hugh Beale, Professor Hein Kotz, Professor Arthur Hartkamp, Professor Denis Tallon*, Oxford and Portland, oregon 2002;
83. *Gabichvadze Sh.*, Key Legal Problems and Civil Law Regulations of the Liability of the Air Carriers in Georgia,  
<[http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research\\_work/foreign\\_law\\_comparative\\_law/russland\\_und\\_weitere\\_gus\\_staat/beitrage\\_und\\_informationen\\_zum.cfm](http://www.mpipriv.de/ww/en/pub/research/research_work/foreign_law_comparative_law/russland_und_weitere_gus_staat/beitrage_und_informationen_zum.cfm)>;
84. Academic dictionaries and encyclopedias,  
<<http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/13748>>.

### კანონმდებლობა:

85. 1997 წლის 25 ნოემბრის საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი (№786), გამოქვეყნებულია: პარლამენტის უწყებანი, 1997წ., №31;
86. 1996 წლის 29 ოქტომბრის საქართველოს საჰაერო კოდექსი (№462), გამოქვეყნებულია: პარლამენტის უწყებანი, 1996წ., №27-28/4;
87. 1964 წლის 26 დეკემბრის საქართველოს სსრ სამოქალაქო სამართლის კოდექსი. მიღებულია საქართველოს სსრ მეექვსე მოწვევის უმაღლესი საბჭოს მეოთხე სესიაზე 1964 წლის 26 დეკემბერს (საქართველოს სსრ უმაღლესი საბჭოს უწყებები, 1964, №36);
88. 2005 წლის 24 ივნისის (№1775) საქართველოს კანონი „ლიცენზიებისა და ნებართვების შესახებ“, გამოქვეყნებულია: საქართველოს საკანონმდებლო მაცნე, 2005წ. №40;
89. სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2012 წლის 17 ივლისის №122 ბრძანება “საჰაერო ხომალდში ჩასხდომაზე უარის თქმის, ფრენის გაუქმების ან ხანგრძლივი დაგვიანების შემთხვევაში

მეზავრებისათვის კომპენსაციის გაცემისა და დახმარების აღმოჩენის წესის დამტკიცების შესახებ”. გამოქვეყნებულია: ვებ-გვერდი 20.07.12. სარეგისტრაციო კოდი 310050000.54.066.016030.

**90.** სსიპ - სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 30 ივნისის №60 ბრძანება „საქართველოს სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების სახელმწიფო რეგისტრაციისა და საფრენად ვარგისობის მოწმობის გაცემის წესის დამტკიცების შესახებ“, ვებგვერდი 110630002, 30.06.2011. სარეგისტრაციო კოდი 310050000, 54.066.016003;

**91.** „საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ფუნქციონირების უზრუნველყოფის ღონისძიებათა შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2000 წლის 4 დეკემბრის №511 ბრძანებულება;

**92.** „საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვის სატრანსპორტო საბუთების ფორმისა და შინაარსის ძირითადი მოთხოვნების შესახებ დებულების დამტკიცების თაობაზე“ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის უფროსის 2007 წლის 28 დეკემბრის №160 ბრძანება, რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №300.160.070.47.052.011.305;

**93.** სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2013 წლის 30 იანვრის №16 ბრძანება “საჰაერო გადაყვანა-გადაზიდვისას შეზღუდული შესაძლებლობების მქონე პირთათვის დახმარების აღმოჩენის წესის” დამტკიცების შესახებ. გამოქვეყნებულია: ვებ-გვერდი 31.01.2013. სარეგისტრაციო კოდი 310050000 54.066.016039.

**94.** „დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანოს, სსიპ – საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2004 წლის 23 ივლისის №287 ბრძანებულება;

**95.** „დამოუკიდებელი ეროვნული მარეგულირებელი ორგანოს, საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – საქართველოს ტრანსპორტის მარეგულირებელი ეროვნული კომისიის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს პრეზიდენტის 2006 წლის 12 ოქტომბრის №599 ბრძანებულება;

**96.** „საქართველოს ეკონომიკური განვითარების სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“ საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2007 წლის 12 აპრილის №1-1/584 ბრძანება, რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №010.240.070.22.024.010.191, ძალადაკარგულია საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 20 აპრილის 1-1/630 ბრძანებით;

**97.** საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2009 წლის 6 მარტის №1/6 ბრძანება „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების – ერთიანი სატრანსპორტო ადმინისტრაციის დებულების დამტკიცების შესახებ“, რეგისტრირებულია საქართველოს იუსტიციის სამინისტროში №010.240.070.22.037.012.870, ძალადაკარგულია

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2011 წლის 1 ივნისის №4/6 ბრძანებით;

**98.** საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის 2011 წლის 14 აპრილის №1-1583 ბრძანება „სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დებულების დამტკიცების შესახებ“, ვებპორტალი, 110414010, 14.04.2011. სარეგისტრაციო კოდი 040300000.22.024.016059;

**99.** სსიპ – სამოქალაქო ავიაციის სააგენტოს დირექტორის 2011 წლის 23 ივნისის №56 ბრძანება ტექნიკური რეგლამენტის „საჰაერო ტრანსპორტით სახიფათო ტვირთის გადაზიდვის წესის დამტკიცების შესახებ“. ვებგვერდი, 110627028, 30.06.2011. სარეგისტრაციო კოდი 310010010.54.066.016001;

**100.** საქართველოს პრეზიდენტის 2010 წლის 15 ოქტომბრის №834 ბრძანებულება „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ კონვენციის დამტკიცებისა და ძალაში შესვლის თაობაზე;

**101.** საქართველოს რესპუბლიკის საჰაერო ტრანსპორტის დეპარტამენტის კოლეგიის მიერ 1995 წლის 11 იანვარს დამტკიცებული „საჰაერო ტრანსპორტით მგზავრების გადაყვანის, ბარგისა და ტვირთის გადაზიდვის წესები“;

**102.** ბავშვის უფლებათა გაეროს კონვენცია, საქართველოში ძალაშია 1994 წლის 21 აპრილიდან,

<[http://www.parliament.ge/files/1359\\_21958\\_322964\\_bavSvisuflebaTakovnencia.pdf](http://www.parliament.ge/files/1359_21958_322964_bavSvisuflebaTakovnencia.pdf)>.

**103.** „საერთაშორისო საჰაერო გადაზიდვის ზოგიერთი წესის უნიფიკაციის შესახებ“ მონრეალის 1999 წლის კონვენცია;

**104.** Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года), <<http://6pl.ru/asmmap/convMGA.htm>>;

**105.** Конвенция для унификации некоторых правил касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 года);

**106.** Гражданское уложение Германии (1896 г.), Перевод с немецкого, Книга 1, Москва, 2004;

**107.** Гражданский кодекс Украины, N435-IV, от 16 января 2003 года, с изменениями от 07.07.2011, <<http://meget.kiev.ua/kodeks/grazdanskiy-kodeks>>;

**108.** Воздушный кодекс Украины, Введен в действие Постановлением ВР N 3168-12 04.05.93, с изменениями от 02.12.2010 <<http://www.airwar.ru/other/bibl/kodeksru.html>>;

**109.** Гражданский кодекс Российской Федерации, принят Государственной Думой 21 октября 1994 года, <<http://www.roskodeks.ru>>;

**110.** Воздушный кодекс Российской Федерации, от 19.03.1997 N 60-ФЗ, принят ГД ФС РФ 19.02.1997;

**111.** Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Приказ Минтранса России от 28.06.07 № 82, Зарегистрирован в Минюсте России от 27.09.07 № 10186), <<http://www.favt.ru/dec/2007/>>;

**112.** Гражданский кодекс Республики Узбекистан, от 29.08.1996 г. № 257-I, Введен в действие с 1 марта 1997 года, С изменениями в соответствии с Законом РУз от 22.09.2010 г. № ЗРУ-260, <[http://fmc.uz/legisl.php?id=k\\_graid\\_39](http://fmc.uz/legisl.php?id=k_graid_39)>;

113. Воздушный кодекс Республики Узбекистан, Закон РУз № 863-ХII от 07.05.1993г. Введен в действие в соответствии с Постановлением Верховного Совета РУз от 07.05.1993 г. № 864-ХII, <<http://www.kodeks.uz/anonsvozkod>>;

114. Гражданский Кодекс Азербайджанской Республики, Утвержден Законом Азербайджанской Республики от 28 декабря 1999 года № 779-П, Введен в действие с 1 сентября 2000 года Законом Азербайджанской Республики от 26 мая 2000 года № 886-1, <[http://www.gender-az.org/index.shtml?id\\_doc=1129](http://www.gender-az.org/index.shtml?id_doc=1129)>;

115. Воздушный Кодекс Азербайджанской Республики, Введен в действие Законом Азербайджанской Республики "Об утверждении Воздушного кодекса Азербайджанской Республики" от 09.02.1994 №785, <<http://www.zewo.ru/codes/>>;

116. Гражданский Кодекс Республики Казахстан, от 27.12.1994 года, <<http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=00002&ogl=all>>;

117. Гражданский кодекс Республики Молдова, N1107-XV от 06.06.2002, <[http://www.gk-md.ru/gk\\_md\\_kniga1.html](http://www.gk-md.ru/gk_md_kniga1.html)>;

118. Гражданский Кодекс Республики Армения, от 17 июня 1998 года, <[http://www.parliament.am/law\\_docs/050598HO239rus.html?lang=rus](http://www.parliament.am/law_docs/050598HO239rus.html?lang=rus)>;

119. Воздушный кодекс Республики Беларусь, 16 мая 2006 г. № 117-3, <<http://pravo.levonevsky.org/kodeksby/vozk/index.htm>>;

120. Международные правила перевозки пассажиров и багажа, принятые IATA, <<http://www.avianavigator.ru/content/view/278/6/>>.

### სასამართლო პრაქტიკა:

121. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს დიდი პალატის 2001 წლის 27 სექტემბრის განჩინებაში (საქმე №3კ/458-01), <[http://www.supremecourt.ge/default.aspx?sec\\_id=559&lang=1](http://www.supremecourt.ge/default.aspx?sec_id=559&lang=1)>;

122. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება (საქმე №ას-923-868-2012 24.09.2012წ.), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;

123. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-581-549-2011 5.09.2012წ.), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;

124. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება (საქმე №ას-458-434-2012 30.04.2012წ.), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;

125. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-81-71-2011 18.04.2011წ.), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;

126. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-581-549-2011), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;



127. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №ას-1024-1055-2011 30.08.2012წ.), <<http://prg.supremecourt.ge/DetailViewCivil.aspx>>;

128. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაცორების საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №3კ/855-01 08.06.2001წ.);

129. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება (საქმე №2ბ/269-10 04.05.2011წ.);

130. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება (საქმე №ას-1043-1074-2011 03.10.2011წ.);

131. Air carriage by implication, <<http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Detail.aspx?g=e7ad563c-f262-4895-804d-e81a4bc1c954#Decision>>;

132. Elders Grain Company Limited et al. v The “Ralph Misener” et al., 2005 FCA 139 affg. 2003 FC 837. <<http://www.admiraltylaw.com/carriage.htm>>;

133. Green Computer AB v Federal Express Corp. et al., 2004 FCA 111 affirming 2003 FCT 587 affirming 2002 FCT 1015, <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>;

134. Quinn v Canadian Airlines International, 1994) 18 O.R. (3d) 326, <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>;

135. Connaught Laboratories Limited v British Airways, 2005 CanLII 16576 affg.2002 CanLII 4642, <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>;

136. Western Digital -v- British Airways, May, 2000, <<http://www.waltonsandmorse.com/Decisions2.jsp?decisionsID=77>>;

137. Markham Meat Industries Supplies Inc. v Air France, (July 9, 1998) No. 98-BN-01639 (Ont. Ct. Gen. Div.), <<http://www.admiraltylaw.com/air.htm>>.

### ვებ-გვერდები:

138. [www.aviac.info](http://www.aviac.info);

139. <http://www.uta.gov.ge/?address=gv&id=13&lang=1>;

140. <http://www.rosbalt.ru/2009/04/10/632673.html>;

141. [www.iata.org](http://www.iata.org);

142. [www.revolution.allbest.ru/transport/00025774\\_0.html](http://www.revolution.allbest.ru/transport/00025774_0.html);

143. <http://www.nplg.gov.ge/gwdict/index.php?a=list&d=3&p=2&w1=%E1%83%9E&w2=%E1%83%A0>;

144. <http://www.airtranss.ru/aviaperevozka> (02.10.2008);

145. <http://law.clan.su>;

146. <http://ka.wikipedia.org>;

147. [http://www.rossiya-airlines.com/ru/passenger/your\\_baggage/animals/](http://www.rossiya-airlines.com/ru/passenger/your_baggage/animals/);

148. <http://www.aironix.ua/important-informatio/animals-transport.html>.

**დანართი:** ავიაკომპანია „საქართველოს ავიახაზების“ სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი.

606 4200 500 685 3



# Georgian Airways

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK

სამგზავრო ბილეთი და საბარგო ქვითარი

[www.georgian-airways.com](http://www.georgian-airways.com)

Customer - Georgian Airways  
დამკვეთი - ჯორჯიან აერვეისი

Supplier  
შემწოდებელი

B.I.  
პ.ი.

MFG Registration N  
სფს რეგისტრაციის N 2-0368

### **მგზავრობა საყურადღებოდ!**

თუ თქვენ რომელიმე პუნქტში წვევით ფრენას 72-საათზე მეტი ხნით, გახიზნულ დაგვიდასტუროთ ფრენის გაგრძელების სურვილი თქვენს მიერ დაჯავშნულ რეისზე.

ეს გადაწვევტილება შეატყობინეთ იმ პუნქტის სააგენტოს, საიდანაც აპირებთ მგზავრობის გაგრძელებას გაფრენამდე 72-საათით ადრე. წინააღმდეგ შემთხვევაში შესაძლოა დაკარგოთ დაჯავშნული ადგილით სარგებლობის უფლება.

თუ თქვენი მგზავრობა მოიცავს მხოლოდ ევროპას, ზემოთ აღნიშნული წესი თქვენზე არ გაურცელდება.

### **რეგისტრაციის დრო**

ცვლად აეროპორტი ინდივიდუალურად განსაზღვრავს რეგისტრაციის დამთავრების დროს, რაც მითითებულია თვითმფრინავის ფრენების განრიგში.

იმ შემთხვევაში თუ თქვენ დროულად არ გამოცხადდით რეგისტრაციაზე, გადამხიდავი თქვენი თვის განკუთვნილ ადგილს გამოიყენებს მისი გადაწვევტილების თანახმად.

თვითმფრინავის სალონში ნებადართულია ერთი ადგილის შეტანა ხელბარგად.

### **ATTENTION**

If you break your journey for more than 72 hours at any point please reconfirm your intention of using your continuing or return reservation.

To do so, please inform the airline office at the point where you intend to resume your journey at least 72 hours before departure of your flight. Failure to reconfirm may result in the cancellation of your reservation(s).

If your journey is wholly within Europe this notice does not apply to you.

### **Check-in Time**

Different check-in deadlines have to be observed at the various airports; these check-in times are published in the time-tables. If you have not reported for check-in by the fixed time, the carrier may dispose otherwise of your seat.

### **Notice of government imposed taxes, fees and charges**

The price of this ticket may include taxes, fees and charges which are imposed on air transportation by government authorities. These taxes, fees and charges, which may represent a significant portion of the cost of air travel, are either included in the fare, or shown separately in the "TAX/FEE/CHARGE" box(es) of this ticket. You may also be required to pay taxes, fees and charges not already collected.

შენიშვნა: გადახდების დროს, როდესაც დაინშეულების პუნქტი ან განიჭების ადგილი არაა გამაზღვრებულ ქვეყანაში, შეიძლება მოქმედებდეს "გარშის კონვერცია", რომელიც უმეტეს შემთხვევაში ხელდასვა გადაიხიდავის პასუხისმგებლობა მკაერის დაღვდას ან მისთვის ხიანის მიყენებას, ასევე ბარგის დაკარგვაზე ან დაზიანებაზე. იხ. აგრეთვე "რწეა საერთაშორისო რეიხის მკაერების პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ" და "შენიშვნა ბარგის გადახდაზე პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ".

### ხელშეკრულების პირობები

1. ხელშეკრულებაში ტერმინები "ბილი" ნიშნავს ამ ხელშეკრულების ბილით და ბარგის ტვიარს, რომლის შემადგენელი ნაწილია მისი აღნიშნული პირობები და ცნობები "გადაიხიდავი" - ყველა გადაიხიდავი, რომელიც გადაიხიდავი ან რომელიც გადაიხიდავი მკაერის გადახდის და მისი ბარგის გადახდის ან ყველა სხვა სხის მომსახურების, რომელიც, ხელშეკრულების თანახმად, დაკავშირებულია ამ გადაიხიდავისთან. "გარშის კონვერცია" - კონვერციის ხელშეკრულებს 1929 წლის 12 ოქტომბერს სოფიურში იმ წლის უნივერსიტეტისათვის, რომელიც ეხება საერთაშორისო სასაერო გადაიხიდავის, ან აღნიშნულ კონვერციის პირობაში 1955 წლის 28 სექტემბრის ოქმით მიღებული ცვლილებებით, იმისა მიხედვით, თუ რომელი დოკუმენტის გამოყენება შეიძლება ამ გადაიხიდავის დროს.
2. "გარშის კონვერციის" მიერ დადგენილი პასუხისმგებლობის ვარიანტები ამ ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ გადაიხიდავისზე გარდა იმ გადაიხიდავის, რომელიც ამ კონვერციის განმარტებით, არ ითვლება "საერთაშორისო გადაიხიდავი".
3. რამდენადაც არ ეწინააღმდეგება სესიანსიშულს, ამ ხელშეკრულების სავაჭროზე შესრულებული გადაიხიდავი და ყველა გადაიხიდავის მომსახურება ექვემდებარება ბილით ნაშთიდავი დებულებებს, მათგანობის დადგენილებებსა და განკარგულებებს მიღებულ ტარიფებს გადაიხიდავის პირობებს და მათთან დაკავშირებულ წესებს (რომელიც გაქცობა შეიძლება გადაიხიდავისთვის ყველა განყოფილებაში) რაც შეეხება გადაიხიდავის ანაზღაურებას ან კანდაში განლაგებულ პუნქტებში და მათ ხსნებებს გარე მდებარე რომელიმე პუნქტში შობის, გამოყენებას ამ ქვეყანაში მიღებული ტარიფები.
4. გადაიხიდავის დასახლება ბილით შეიძლება შესრულებული იყოს მისი სხელი და შესრულებული დასახლება მიღებული გადაიხიდავის სატარიფო ცნობარში, გადაიხიდავის წესებში ან განიჭებში გადაიხიდავის მისამართია ბილით აღნიშნული ნაწილის ავტორიტარ გადაიხიდავის დასახლების პირველი შესრულების მომარტარობე. განიჭების შესახებხელ პუნქტებზე ითვლება ამ ბილით ამ გადაიხიდავის განიჭში აღნიშნული პუნქტები რამდენიმე გადაიხიდავის მიერ შესრულებული გადაიხიდავი ამ ხელშეკრულებით ითვლება ერთ მთლიან გადაიხიდავი.
5. გადაიხიდავი რომელიც გამოიჭრის ბილით სხვა გადაიხიდავის სასაერო ხსნებზე გადაიხიდავისთვის მიქმდება ამ უკანასკნელის ავტარის ხსნელით.

6. ყველაფერი განიჭიდავის ან გადაიხიდავის პასუხისმგებლობის შეზღუდავ ვრცელდება ავტარებზე მომსახურე კონსონალზე გადაიხიდავის წარმომადგენლებსა და ყველა პირზე რომელიც სასაერო ხსნელდაც ითვლება გადაიხიდავისთვის გადაიხიდავი და ავტარების მომსახურე კონსონალი ან მისი წარმომადგენლებს.
7. რეგისტრირებული ბარგი გადაიხიდავი სავაჭრო წარმომადგენს საერთაშორისო გადაიხიდავის დროს, ბარგის დაზიანების ან დასაჯლის შემთხვევაში პრეტენზია გადაიხიდავის წარმომადგენს მიმართე წრელობითი ფორმით, მაგრამ ბარგის მიღებიდან არაუგვიანეს 7 დღისა ბარგის დაღვდავის შემთხვევაში - ბარგის მიღებიდან არა უგვიანეს 21 დღისა. იხ. გადაიხიდავის ტარიფები ან წესები არასაერთაშორისო გადაიხიდავის შემთხვევაში.
8. ამ ბილით ვარტინანობის ვადა განიჭებულია 1 წლით ბილით გამოიჭრის დღიდან თუ სხვა რამ არ არის გათვალისწინებული ბილით, სატარიფო ცნობარში, გადაიხიდავის პირობებში ან შესამართს წესებში. ამ ხელშეკრულების თანახმად, გადაიხიდავის ტარიფი შეიძლება შეიცვალოს გადაიხიდავის თუ შესამართს ტარიფი არ არის გადაიხიდავი, გადაიხიდავის უფლება აქვს ერთ განიჭების გადაიხიდავიზე.
9. გადაიხიდავი თავის თავზე იღებს მისზე დამოკიდებულ ყველა ვალდებულებას, რათა გადაიხიდავის მკაერი და გადაიხიდავის ბარგი რაც შეიძლება ხელსაერულ ვადაში, განიჭებში და სხვათა აღნიშნული დროს არ არის ხელშეკრულების შესრულებული ნაწილი, თუ შეიძლება შეიცვალოს გადაიხიდავის შევლია მკაერის გაუფრთხილებლად განიჭების თუ სხვა გადაიხიდავის რეიხით, შეიცვალოს სასაერო ხსნელი, შეიცვალოს ან არ დაედას ბილით მათიფულ პუნქტებში აუკიდებლობის შემთხვევაში, განიჭი შეიძლება შეიცვალოს მკაერის გაუფრთხილებლად გადაიხიდავი პიხებს ან ავტარების შესრულებაზე.
10. მკაერმა უნდა დაედას სხველიფო ორგანოთა მოთხოვნებს მკაერობის სავაჭროში, უნდა წარმოადგინოს განიჭის შემოიღების და სხვა სატარიფო დოკუმენტები. მკაერი ავტორიტარმა უნდა მიიღოს გადაიხიდავის მიერ დაინშეულ დროს, ხელი თუ თუ არ არის მოთხოვნილი, მისს განიჭიდავის დროს ამ ვადაში, რომ მოსაწროს ვარტინანობის სატარიფო ვრცელდებო ფორმლობის დაცვა.
11. ამ ხელშეკრულების პირობების შეცვლის გადაიხიდავის ან განიჭების უფლება არც ერთ ავტარს, თანამართლებს ან წარმომადგენლებს არ აქვს.

CHINA  
INDIA  
WT.BEC  
WT.BEC



## რჩევა საერთაშორისო რეისის მგზავრებს პასუხისმგებლობის შეზღუდვის შესახებ

მგზავრებს, რომელთა გადაყვანისას დანიშნულების პუნქტი ან გაჩერების ადგილი არაგამომგზავრებულ ქვეყანაშია, ვხვდებით განმარტება იმის შესახებ, რომ "ვარშავის კონვენციად" წოდებული საერთაშორისო ხელშეკრულების დებულებები შეიძლება გამოყენებულ იქნას მგზავრთა გადაყვანის მოვლს მანძილზე, მისი ყველა მონაკვეთის ჩათვლით, გამგზავრების ან ჩასვლის ადგილის მოვლს ტერიტორიაზე. იმ მგზავრებისათვის, რომელთა გამგზავრების პუნქტი, ჩასვლის ადგილი ან შეთანხმებული გაჩერება აშშ-ის ტერიტორიაზეა, კონვენცია და სატარიფო ცნობარში მოცემული სპეციალური ხელშეკრულებები ითვალისწინებს, რომ განსაზღვრული გადაშხიდავის პასუხისმგებლობა, თუ იგი ასეთი სპეციალური ხელშეკრულებების მონაწილეა, მგზავრის დაღუპვის ან მისთვის ზიანის მიყენებისას უმეტეს შემთხვევაში შემოიფარგლება დამტკიცებული ზარალით, მაგრამ არ აღემატება 75.000 ამერიკულ დოლარს თითოეულ მგზავრზე და რომ ამ ფარგლებში პასუხისმგებლობა მოქმედებს გადაშხიდავის ბრალის დადგენის მიუხედავად.

მგზავრებისათვის, რომელთა გადაშხიდავიც არ არის ასეთი სპეციალური ხელშეკრულების მონაწილე, ან მგზავრებისათვის, რომლებიც არ მიემგზავრებიან აშშ-ში ან არ მოემგზავრებიან აშშ-დან, ან კიდევ არ აქვთ შეთანხმებული გაჩერება აშშ-ის ტერიტორიაზე, გადაშხიდავის პასუხისმგებლობა მგზავრის დაღუპვაზე ან მისთვის ზიანის მიყენებაზე უმეტეს შემთხვევაში შემოიფარგლება 10.000 ან 20.000 დოლარით. ასეთი სპეციალური ხელშეკრულების მონაწილე გადაშხიდავების გაცნობა შეიძლება მათი ბილეთების გაყიდვის სააგენტოებში.

დამატებითი დაზღვევის უზრუნველყოფისათვის მგზავრს შეუძლია მიმართოს სადაზღვევო ორგანიზაციას დასაზღვევად. ასეთ დაზღვევაზე არ ერცელდება "ვარშავის კონვენციით" ან სპეციალური შეთანხმებით გათვალისწინებული გადაშხიდავის პასუხისმგებლობის რაიმე შეზღუდვა. დამატებითი ინფორმაციისათვის მგზავრებმა უნდა მიმართონ ავიაკომპანიას ან სადაზღვევო ორგანიზაციის წარმომადგენელს.

შენიშვნა: 75.000 ამერიკული დოლარის პასუხისმგებლობის ზღვარში შუღის სასამართლოს ხარჯები და დაქვითვები იმ ხარჯებისა და დაქვითვების გარდა, რომელთა ანაზღაურებაც გათვალისწინებულია ცალკე, იმ ქვეყნის კანონების შესაბამისად, სადაც აღიძვრება ხარჯელი. ამ შემთხვევაში პასუხისმგებლობის ზღვრად ითვლება თანხა, რომელიც შეადგენს 58.000 ამერიკულ დოლარს, სასამართლოს ხარჯებისა და დაქვითვების გამოკლებით.

შემდეგი შენიშვნა არ ექვემდებარება აშშ-ში  
გაყიდულ ბილეთებს გადაზიდვის საწყისით აშშ-დან!!!

**შენიშვნა ბარგის გადაზიდვაზე პასუხისმგებლობის  
შეზღუდვის შესახებ**

საერთაშორისო გადაზიდვის დროს, მათ შორის შიდა მონაკვეთზეც, ბარგის დაზიანებისას ან დაკარგვისას, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა წინასწარ არის გამოცხადებული გაზრდილი ფასი და გადახდილია დამატებითი სახელაური, პასუხისმგებლობა იზღუდება: 20 აშშ დოლარამდე რეგისტრირებული ბარგის ყოველ კილოგრამზე; 400 აშშ დოლარამდე თითოეული მგ საერისათვის არარეგისტრირებულ ბარგზე. თუ მოგზაურობა მოლიანად აშშ-ის ტერიტორიაზეა, ფედერალური წესები მოითხოვს ყოველგვარი პასუხისმგებლობის შეზღუდვას ბარგზე 2800 აშშ დოლარამდე თითოეული მგ საერისათვის. პრეტენზია წარედგინება საბოლოო გადაშვიდავს;

ზოგიერთი სახის ძვირფას საგნებზე გაზრდილი ფასის გამოცხადება არ შეიძლება. გადაშვიდავები პასუხს არ აგებენ ბარგში შემდეგ ნივთებზე: მსხვერველ, მალფუჭებად, ძვირფას საგნებსა და მეტალებზე; პირად და საქმიან დოკუმენტებზე; საკონფერენციო მასალებზე და სხვადასხვა ნაშრომებზე; ფოტო და ვიდეო აპარატურაზე; ელექტრო ხელსაწყოებზე; მობილურ ტელეფონებზე და კომპიუტერებზე. დამატებითი ინფორმაციის მიღება შეიძლება გადაშვიდავთან.

The following notice does not apply to tickets sold in the United States for transportation originating in the United States.

**DENIED BOARDING BY OVERBOOKING**

In those countries where Denied Boarding Compensation regulations are in force, carriers operate compensation plans for passengers with confirmed reservations who are denied boarding because of non-availability of seats caused by overbooking. Details of these plans are available at the airlines' offices.

In order to minimize the effect of "no shows" and to permit seats to be used by passengers who otherwise would not be able to travel on a chosen flight, carriers may overbook flights.

Whilst carriers make every effort to provide seats for which confirmed reservations exist, seat availability is not absolutely guaranteed.

07

CHANG  
RESERVED  
WT/REG  
WT/REG  
WT/REG  
WT/REG

**NOTICE:** If the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure the Warsaw Convention may be applicable and the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage. See also notices headed "Advice to International Passengers on Limitation of Liability" and "Notice of Baggage Liability Limitations".

#### CONDITIONS OF CONTRACT

1. As used in this contract "ticket" means this passenger ticket and baggage check, or this itinerary/receipt if applicable, in the case of an electronic ticket, of which these conditions and the notices form part, "carriage" is equivalent to "transportation", "carrier" means all air carriers that carry or undertake to carry the passenger or his baggage hereunder or perform any other service incidental to such air carriage, "electronic ticket" means the Itinerary/Receipt issued by or on behalf of Carrier, the Electronic Coupons and, if applicable, a boarding document. "WARSAW CONVENTION" means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw, 12th October 1929, or that Convention as amended at The Hague, 28th September 1955, whichever may be applicable.

**2. Carriage hereunder is subject to the rules and limitations relating to liability established by the Warsaw Convention unless such carriage is not "international carriage" as defined by that Convention.**

3. To the extent not in conflict with the foregoing carriage and other services performed by each carrier are subject to: (i) provisions contained in the ticket, (ii) applicable tariffs, (iii) carrier's conditions of carriage and related regulations which are made part hereof (and are available on application at the offices of carrier), except in transportation between a place in the United States or Canada and any place outside thereof to which tariffs in force in those countries apply.

4. Carrier's name may be abbreviated in the ticket, the full name and its abbreviation being set forth in carrier's tariffs, conditions of carriage, regulations or timetables; carrier's address shall be the airport of departure shown opposite the first abbreviation of carrier's name in the ticket; the agreed stopping places are those places set forth in this ticket or as shown in carrier's timetables as scheduled stopping places on the passenger's route; carriage to be performed hereunder by several successive carriers is regarded as a single operation.

5. An air carrier issuing a ticket for carriage over the lines of another air carrier does so only as its Agent.

6. Any exclusion or limitation of liability of carrier shall apply to and be for the benefit of agents, servants and representatives of carrier and any person whose aircraft is used by carrier for carriage and its agents, servants and representatives.

7. Checked baggage will be delivered to bearer of the baggage check. In case of damage to baggage moving in international transportation complaint must be made in writing to carrier forthwith, at the latest, within seven days from receipt; in case of delay, complaint must be made within 21 days from the date the baggage was delivered. See tariffs or conditions of carriage regarding non-international transportation. The air company shall not accept baggage claims after the baggage had been withdrawn.

8. This ticket is good for carriage for one year from date of issue, except as otherwise provided in this ticket, in carrier's tariffs, conditions of carriage, or related regulations. The fare for carriage hereunder is subject to change prior to commencement of carriage. Carrier may refuse transportation if the applicable fare has not been paid.

9. Carrier undertakes to use its best efforts to carry the passenger and baggage with reasonable dispatch. Times shown in timetables or elsewhere are not guaranteed and form no part of this contract. Carrier may without notice substitute alternate carriers or aircraft, and may alter or omit stopping places shown on the ticket in case of necessity. Schedules are subject to change without notice. Carrier assumes no responsibility for making connections.

10. Passenger shall comply with Government travel requirements, present exit, entry and other required documents and arrive at airport by time fixed by carrier or, if no time is fixed, early enough to complete departure procedures.

11. No agent, servant or representative of carrier has authority to alter, modify or waive any provision of this contract.



**ADVICE TO INTERNATIONAL PASSENGERS  
ON LIMITATION OF LIABILITY**

Passengers on a journey involving an ultimate destination or a stop in a country other than the country of origin are advised that the provisions of a treaty known as the Warsaw Convention may be applicable to the entire journey, including any portion entirely within the country of origin or destination. For such passengers on a journey to, from or with an agreed stopping place in the United States of America, the Convention and special contracts of carriage embodied in applicable tariffs provide that the liability of certain carriers, parties to such special contracts, for death or personal injury to passengers is limited in most cases to proven damages not to exceed U.S. \$ 75,000 per passenger, and that this liability up to such limit shall not depend on negligence on the part of the carrier.

For such passengers travelling by a carrier not a party to such special contracts or on a journey not to, from, or having an agreed stopping place in the United States of America, liability of the carrier for death or personal injury to passengers is limited in most cases to approximately U.S. \$ 10,000 or U.S. \$ 20,000.

The names of carriers, parties to such special contracts, are available at all ticket offices of such carriers and may be examined on request.

Additional protection can usually be obtained by purchasing insurance from a private company. Such insurance is not affected by any limitation of the

carrier's liability under the Warsaw Convention or such special contracts of carriage. For further information please consult your airline or insurance company representative.

**Note:** The limit of liability of U.S. \$ 75,000 above is inclusive of legal fees and costs except that in case of a claim brought in a state where provision is made for separate award of legal fees and costs, the limit shall be the sum of U.S. \$ 58,000 exclusive of legal fees and costs.

**NOTICE OF BAGGAGE LIABILITY LIMITATIONS**

Liability for loss or damage to baggage is limited unless a higher value is declared in advance and additional charges are paid. For most international travel (including domestic portions of international journeys) the liability limit is approximately U.S. \$ 9.07 per pound (U.S. \$20.00 per kilo) for checked baggage and U.S. \$ 400.00 per passenger for unchecked baggage. For travel wholly between U.S. points, Federal rules require any limit on an airline's baggage liability to be at least U.S. \$ 2,800.00 per passenger. Baggage claim should be filed to the last carrier. Excess valuation may be declared on certain types of articles. Some carriers assume no liability for the following items in the baggage: fragile, valuable or perishable articles and precious metals, personal and business documentation, banknotes, photographic and video equipment, mobile phones and computers. Further information may be obtained from the carrier.

00000  
7.00000  
WT.000  
WT.000

?



**უსაფრთხო ფრენის მიზნით  
მგზავრებს ეკრძალებათ  
შემდეგი საშიში საგნებისა  
და ნივთიერებების გადატანა:**

ფეთქებადი ნივთიერებები - საბრძოლო  
მასალა და აღჭურვილობა, პიროტექნიკური  
საშუალებები, სახიფათო რაკეტები და  
მანათობელი ვახანები;

კოროზიული ნივთიერებები - მჟავები,  
ტუტუები, აკუმულატორი, ვერცხლისწყალი  
და მისი შემცველი აპარატები;

შეკუმშული აირები - საწვავი, არახაწვავი  
ან შხამიანი ნივთიერებები;

საყოფაცხოვრებო აირი, ბუტანი, ჯანგბადი,  
პროპანი, მფინთავის დატუმბული ბალონი;

ადვილად აღებადი სითხეები და მჟარი  
ნივთიერებები - სანთებულას დამტენი  
სითხე, ასანთი, საღებავები და სხვა  
ადვილად აღებადი ნივთიერებები.



რადიოაქტიური მასალები;

პორტფელები და ატაშეკეისები მათში  
ჩამონტაჟებული სახიფათო  
მოწყობილობებით;

მვანგაეები - მათუორებლები და  
ზევანგები;

შხამები - დარიშხანი, ციანიდის შემცველი  
ნივთიერებები, ინსექტიციდები, პერბიციდები,  
ინფექციური მასალები - ბაქტერიები,  
ვირუსული კულტურები;

სხვა საშიში საგნები და ნივთიერებები -  
მაგნიტური მასალები, აგრესიული და  
გამადიზიანებელი ნივთიერებები;

ნებადართულია ხელბარგით ან  
რეგისტრირებული ბარგით სამკურნალო  
საშუალებების, პარფიუმერული ნაწარმისა  
და ალკოჰოლური სასმელების გადატანა  
შეზღუდული რაოდენობით.

ცეცხლსასროლი იარაღის, სამხედრო  
აღჭურვილობის და შპრალი ყინულის  
გადატანა ნებადართულია შეზღუდული  
რაოდენობით და განსაზღვრულ პირობებში.  
ცეცხლსასროლი იარაღის გადატანა  
თვითმფრინავის სალონში აკრძალულია.

დამატებითი ინფორმაციისათვის მიმართეთ  
ავიაგადამხიდავს.

**Dangerous articles in baggage**

For safety reasons, dangerous articles such as those listed below, must not be carried in passenger's baggage.

**Explosives**, munitions, fireworks and flares.

**Corrosives** such as acids, alkalis, mercury and wet cell batteries.

**Compressed gases** – (Deeply refrigerated, flammable, non-flammable and poisonous) such as butane, oxygen, liquid nitrogen, aqualung cylinders. Compressed gas cylinders, aqualungs.

**Flammable liquids and solids** such as lighter fuel, matches, paints, thinners, fire-lighters.



**Radioactive materials**

**Brief-cases and attaché cases with installed alarm devices.**

**Oxydising materials** such as bleaching powder, peroxides.

**Poisons** such as arsenic, cyanides, insecticides, weedkillers.

**Infectious substances** such as bacteria, virus cultures.

**Other dangerous articles** such as magnetised material, offensive or irritating materials.

Medicines and toiletries in limited quantities and alcoholic beverages may be carried in checked or cabin luggage maximum 2 litres or 2 kg.

Small arms, ammunition, dry ice may be carried in limited quantities and certain conditions. Further information may be obtained from the carrier. Firearms are not permitted in the cabin.

DIVISION  
T/ASST  
WT/SEC  
WT/SEC  
}

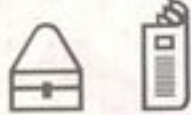
FOR YOUR AIR TRIP THE FOLLOWING ARTICLES WHEN RETAINED IN YOUR CUSTODY WILL BE CARRIED FREE OVER AND ABOVE THE FREE BAGGAGE ALLOWANCE:



BRIEF CASE  
PLASTIC BAG  
BOUQUET OF  
FLOWERS



VIDEOCAMERA  
PC NOTEBOOK



ONE LADY'S  
HANDBAG OR PAPER  
CASE A REASONABLE  
AMOUNT OF READING  
MATTER FOR THE FLIGHT



INFANT'S FOOD FOR  
CONSUMPTION IN  
FLIGHT AND INFANT'S  
CARRYING BASKET



ONE UMBRELLA  
OR WALKING STICK  
ONE OVERCOAT OR  
WRAP ONE BLANKET



A FULLY COLLAPSIBLE  
INVALID'S WHEEL CHAIR  
AND/OR A PAIR OF  
CRUTCHES PROVIDED  
THAT THE PASSENGER IS  
DEPENDENT ON THEM

THE INFANT'S CARRYING BASKET, THE WHEEL CHAIR AND THE PAIR OF CRUTCHES MAY ALSO BE CARRIED IN THE CARGO COMPARTMENT.

**Advice on EC-Regulation No. 2027/97**

Pursuant to Council Regulation (EC) No. 2027/97 of the European Communities and the IATA-Inter-carrier Agreement, Airzena Georgian Airlines shall not invoke the liability limitation for death and bodily injury in event of an accident under the Warsaw Convention. In addition, Airzena Georgian Airlines shall not invoke the defence available under Article 20 of the Convention up to the sum of 100,000 SDR.

Not later than 15 days after the identity of the natural person entitled to compensation has been established, Airzena Georgian Airlines will make an advance payment as may be required to meet immediate economic needs.

**ინფორმაცია ევროკავშირის რეგულაციის N 2027/97 დაცემის შესახებ**

ევროკავშირის რეგულაციის N 2027/97 დაცემის შესახებ და IATA-Inter-carrier შეთანხმების შესაბამისად, უაღრესად შენიშნავს კომპანია „ჯორჯიან აერაილს“ არ გამოიყენებს სიკვდილისა და სხეულის დაზიანებისათვის პასუხისმგებლობის ლიმიტის უფლებას ამისთანა „ჯორჯიან აერაილს“ არ გამოიყენებს ვარშავის კონვენციის მე-20 მუხლის პირობითი დაცვის უფლებას არაუმეტეს 100 000 (SDR) სტანდარტ ერთეულამდე.

არა უგვიანეს 15 დღისა, მის შემდეგ, რაც მოხდება კომპენსაციის მიღების უფლებით აღჭურვილი ფიზიკური პირის დადგენა, „ჯორჯიან აერაილს“ გასთხოვნილებს ანაზღაურებას, თუ ამის მოთხოვნა გადაუდებელი ეკონომიკური ხასიათისაა.



FRS  
 TBS  
 TBS  
 VK 20.80  
 VK 6.110  
 UA 12.90  
 UA 2.110

ISSUED BY  
 BGDAN  
**Georgian Airways**

PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK  
 БАССАЖИРСКИ БИЛЕТ И БАГАЖНАЯ КВИТАНСИЯ  
 SUBJECT TO CONDITIONS OF CONTRACT  
 ДЕЙСТВУЮЩИХ НА УСЛОВИЯХ  
 УКАЗАННЫХ В БИЛЕТЕ

AIRLINE DATA  
 ДАННЫЕ О КОМПАНИИ  
 AIRLINE IATA  
 ДАННЫЕ О КОМПАНИИ

ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS (CARBON)/ПЕРЕДАТОЧНАЯ НАДПИСЬ/ОТМЕЧЕНИЯ  
 VALID ON AIRSUI ONLY SPA

DATE AND PLACE OF ISSUE  
 ДАТА И МЕСТО ВЫДАЧИ

NAME OF PASSENGER/ИМЯ ПАССАЖИРА  
 NOT TRANSFERABLE/НЕ ПЕРЕДАВАЕТСЯ  
 ZAMBAKHIDZE / G CHU

PASSENGER COUPON  
 КУПОН ДЛЯ ПАССАЖИРА

ORIGINAL ISSUE PERSONAL NUMBER  
 АГЕНТ  
 AGENT'S NUMBER CODE  
 КОД АГЕНТА

NOT GOOD FOR PASSAGE НЕДЕЙСТВИТЕЛЕН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ	CARRIER ПЕРЕВОЗЧИК	FLIGHT/CLASS РЕЙС/КЛАСС	DATE ДАТА	TIME ВРЕМЯ	STATUS СТАТУС	FARE BASIS ОСНОВАНИЕ ТАРИФА	NOT VALID BEFORE НЕДЕЙСТВИТЕЛЕН ДО	NOT VALID AFTER НЕДЕЙСТВИТЕЛЕН ПОСЛЕ	ALLOW КОЛИЧЕСТВО	BAGGAGE CHARGE ТАРИФ ЗА БАГАЖ
FROM/OT	FRANKFURT	A9 622	Y01NOV1920	V	TK E E JM				90	CONNECT
TO/DO	TBILISI	19 621	Y 29NOV1620	OK	TK E E JM				90	CONNECT
TO/DO	FRANKFURT	TOUR CODE/КОД ТУРА								WT.BEC

ADDITIONAL ENDORSEMENTS/RESTRICTIONS (CARBON)/ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ОТМЕЧЕНИЯ  
 WARE USED 10110-28235011

FORM OF PAYMENT/ФОРМА ОПЛАТЫ  
 PLO 936-21511 40,

DO NOT MARK OR WRITE IN THE WHITE AREA ABOVE  
 НЕ ДЕЛАТЬ ОТМЕТОК ИЛИ ЗАПИСЕЙ НА БЕЛОМ ПОЛЕ

606 4200500685 3





ჩემს გვერდით  
ჩემი ბანკია



თიბისი ბანკი  
T B C B A N K

27 27 27

[www.tcbank.ge](http://www.tcbank.ge)

ჩვენ ვაძლიერებთ ერთმანეთს