

შორენა გაბიჩვაძე¹

სოხუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

DOI: <https://doi.org/10.52340/sou.2023.19.32>

სატრანსპორტო მომსახურების სამართლებრივი რეგულირების რამდენიმე ასპექტის შესახებ

აბსტრაქტი. საქართველოს გეოსტრატეგიული მდებარეობის გათვალისწინებით და ეკონომიკური აღმავლობის მიზნით, საჭიროა სახელმწიფოს მხრიდან განსაკუთრებული ყურადღება სატრანსპორტო სფეროს მიმართ. სატრანსპორტო მომსახურების მაღალი ხარისხის უზრუნველსაყოფად საჭიროა ხელშემწყობი პოლიტიკის წარმოება და შესაბამისი სამართლებრივი რეგულაციები. ამ თვალსაზრისით, ნაშრომში განხილულია სატრანსპორტო მომსახურების რამდენიმე ძირითადი ასპექტი - სახელმწიფო მიდგომის, ეკონომიკის დინამიკაში ჩართულობისა და სამართლებრივი რეგულაციების კუთხით.

ნაშრომში გამოყენებულია სისტემური კვლევის, სინთეზური კვლევისა და ანალიზის მეთოდები.

საქართველოში უაღრესად მნიშვნელოვანი და აუცილებელია მომხმარებლისთვის მაღალი სტანდარტის მქონე სატრანსპორტო მომსახურების მიწოდება, რათა მეზობელი თუ არამეზობელი ქვეყნებისთვის საქართველოს, როგორც სტრატეგიული პარტნიორის მნიშვნელობა გაიზარდოს. აღნიშნულის შესახებ ნაშრომში განვითარებული მსჯელობის შედეგად გაკეთებული დასკვნები ნაშრომს მეტ ღირებულებას სძენს.

საკვანძო სიტყვები: ტრანსპორტი, მომსახურება, გადაზიდვა-გადაყვანა, ეკონომიკა, კერძო სამართალი, საჯარო სამართალი.

¹ შორენა გაბიჩვაძე, სამართლის დოქტორი, სოხუმის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამართლისა და დიპლომატიის ფაკულტეტის ასოცირებული პროფესორი.

Some aspects of the legal regulation of transport services

Abstract. Geostrategic location and economic prosperity of Georgia require special attention from the state to the transport sector. Ensuring a high quality of transport services requires the development of supportive policies and relevant legal regulations. In this regard, the paper discusses several key aspects of transport services - in terms of the state approach, involvement in the dynamics of the economy and legal regulations.

Methods of systematic research, synthetic research and analysis are used in the work.

In Georgia, it is extremely important and necessary to provide high-standard transport services to customers, to increase the importance of Georgia as a strategic partner for neighboring and non-neighboring countries. The conclusions made as a result of the reasoning developed in the paper about the above add more value to the paper.

Key words: transport, services, transportation, economy, private law, public law.

ძირითადი კვლევა. სამეცნიერო ტექნიკური პროგრესის კვალდაკვალ იზრდება საზოგადოების დაკვეთა სატრანსპორტო მომსახურების მაღალი ხარისხით მიწოდებაზე. სახელმწიფოთა შორის პირთა მიმოსვლა, ტურიზმი და შიდა თუ საერთაშორისო სავაჭრო-ეკონომიკური ურთიერთობები პირდაპირ კავშირშია სატრანსპორტო მომსახურების სფეროსთან. ეფექტიანი ურთიერთმიმართება მნიშვნელოვნად ხელს უწყობს ქვეყანაში ეკონომიკური ზრდის მაჩვენებლის მატებას. ამიტომ, სატრანსპორტო მომსახურების სფეროს განვითარებისადმი სახელმწიფოს ინტერესი უწყვეტად და სიღრმისეულად უნდა ვლინდებოდეს.

ნაშრომის მიზანია გამოკვეთოს სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებით მომსახურების სამართლებრივი ურთიერთობების მნიშვნელობა და როლი ქვეყნის ეკონომიკის დინამიკაში და გამოავლინოს სატრანსპორტო მომსახურების სფეროში სახელმწიფოს მხრიდან ხელშემწყობი პოლიტიკისა და სამართლებრივი რეგულაციების აუცილებლობა. ამისთვის, საჭიროა გავერკვეთ სატრანსპორტო მომსახურების არსში.

სატრანსპორტო მომსახურების საკითხი აქტუალურია იმდენად, რამდენადაც ყოველი ქვეყნის საზოგადოების ყოველდღიურობის ნაწილია და

² **Shorena Gabichvadze**, Doctor of Law, Associate Professor of the Faculty of Law and Diplomacy of Sokhumi State University.

მასზე მოთხოვნა უფრო და უფრო იზრდება. საქართველოს მაგალითზე, საკითხის განსაკუთრებულობას ხაზს უსვამს საქართველოს გეოსტრატეგიული მახასიათებლებიც. კერძოდ, საქართველო იმ სატრანსპორტო გზაჯვარედინზე მდებარეობს, რომელზეც გადიოდა უძველესი აბრეშუმის გზა და ჩრდილოეთს სამხრეთთან, ხოლო აღმოსავლეთს დასავლეთთან აკავშირებს. ამის გამო, საერთაშორისო ყურადღებას დღემდე იმსახურებს. საქართველო ევროპა-კავკასია-აზიის სატრანსპორტო დერეფნის (TRACECA) პროგრამის მონაწილეა. დერეფანი ევროპიდან სამხრეთ კავკასიის გავლით ცენტრალური აზიისკენ მიემართება. პროგრამის მიზანია აღმოსავლეთ-დასავლეთის სატრანსპორტო დერეფნის განვითარება. საქართველო, ცდილობს ინფრასტრუქტურული პროექტების განხორციელებას, რითაც ხელი შეეწყობა დერეფნის გამტარუნარიანობის ამაღლებას. ასეთი მნიშვნელობის გეოსტრატეგიულობა საქართველოს აძლევს სახელმწიფოებრივი გაძლიერების შანსს, თუმცა, ქმნის საფრთხის რისკსაც, რომლის დასაძლევად საჭიროა მჭიდრო დიპლომატიური და ეკონომიკური საერთაშორისო თანამშრომლობა.

სატრანსპორტო მომსახურება მომსახურების სფეროს ერთ-ერთი სახეა, რომელიც ერთმანეთისგან მკვეთრად განსხვავებული სახის ტრანსპორტით ხორციელდება და თითოეულს თავისებური სპეციფიკა ახასიათებს. სიტყვა „ტრანსპორტი“ (ნიშნავს „გადაადგილებას“) ტექნიკურ მოწყობილობას გულისხმობს. იგი საშუალებების ერთობლიობას წარმოადგენს, რომლის მეშვეობითაც ხდება ადამიანის/ცხოველის გადაყვანა ან ბარგის/ტვირთის გადაზიდვა (Барихин, 2006: 645). მსოფლიოში განასხვავებენ სახმელეთო, წყლის და საჰაერო ტრანსპორტს. სახმელეთო ტრანსპორტი მოიცავს სარკინიგზო ტრანსპორტს, საავტომობილო ტრანსპორტს და მილსადენს. წყლის ტრანსპორტი შეიძლება იყოს საზღვაო ან სამდინარო. საჰაერო კი, მხოლოდ საავიაციო ტრანსპორტია. ქართულ სამართლებრივ სივრცეში, მილსადენი სატრანსპორტო საშუალებად არ განიხილება. მიუხედავად იმისა, რომ მილსადენით შესაძლებელია გადაადგილება, მას არ ახასიათებს ტრანსპორტის სხვა თვისებები. „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის „გ“ პუნქტის (საქართველოს კანონი, 30/03/2007) თანახმად, სატრანსპორტო საშუალება არის მგზავრების გადასაყვანად და ტვირთების გადასაზიდვად, აგრეთვე საავიაციო სამუშაოების შესასრულებლად გამოყენებული მოძრავი სატრანსპო-

რტო ერთეული: საავტომობილო, სპეციალური, საზღვაო, საჰაერო, სამდინარო. მოცემულ განმარტებაში მილსადენი არ მოიაზრება. ასევე, ეს კანონი არ ვრცელდება და სპეციალურ რეგულაციებს ექვემდებარება სარკინიგზო ტრანსპორტი. თუმცა, სარკინიგზო შემადგენლობა კლასიკური გაგებით მოძრავ სატრანსპორტო საშუალებას წარმოადგენს, რასაც მილსადენზე ვერ ვიტყვით.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის (საქართველოს კანონი, 26/06/-1997) (შემდეგ - სსკ) 668-ე მუხლის თანახმად, გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე. როგორც სადისერტაციო ნაშრომშიც აღვნიშნე, არასწორია, სამართლებრივ ურთიერთობას ვუწოდოთ გადაყვანა-გადაზიდვა (სსკ-ის მე-12 თავის სათაური), ხოლო როგორც ცნება, განმარტოთ გადაზიდვა (სსკ-ის 668-ე მუხლი). შესაბამისად, არასწორია გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობის უდავო მონაწილეს ვუწოდოთ გადამზიდველი, ნაცვლად გადამყვან-გადამზიდველისა (გაბიჩვაძე, 2012: 61). აღნიშნული ნორმა არ მიუთითებს გადაყვანა-გადაზიდვის განხორციელების საშუალებაზე. ამბობს მხოლოდ იმას, რომ გადაზიდვა შეიძლება განახორციელოს გადამზიდველმა, თუმცა არ განმარტავს რა სამართლებრივი შინაარსის მქონე სუბიექტია ის და რა მახასიათებლები გააჩნია. ამდენად, საინტერესოა გადამყვან-გადამზიდველი, როგორც ურთიერთობის მხარე. ასევე, საინტერესოა საკითხია, თუ როგორ, რა საშუალებით შეიძლება განახორციელოს მან გადაყვანა-გადაზიდვა.

სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის გათვალისწინებით და მის მიუხედავად, დღეს, თეორიულად დასაშვებია მგზავრის გადაყვანა ან ტვირთის გადაზიდვა განხორციელდეს როგორც გემით, თვითმფრინავით, ავტომობილით, მატარებლით, ისე, მილსადენით, ბაგირით ან თუნდაც ურემში შებმული ხარით ან ცხენით. სსკ-ში მოცემული გადაყვანა-გადაზიდვის მარეგულირებელი ნორმების განხილვის საფუძველზე, მარტივად მისახვედრია, რომ იგი ვრცელდება ორგანიზებულად წარმოებულ ურთიერთობებზე, რაშიც ურემში შებმული ხარით ან ცხენით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობები ნაკლებად სავარაუდოა. როგორც სხვადასხვა ქვეყნის სამართალში, ქართულ სამართალშიც ტრანსპორტით განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვებია ნაგულისხმები. ამ ურთიერთობაში გადამყვან-გადამზიდველი შეიძლება იყოს ფიზიკური ან იურიდიული პირი. პრაქტიკა გვიჩვენებს, რომ ფიზიკური პირი გადამყვან-გადამზიდველის

სტატუსით ხშირად გვხვდება საავტომობილო გადაზიდვებში. სხვა სახის გადაყვანა-გადაზიდვებს იურიდიული პირის სტატუსის მქონე გადამყვან-გადამზიდველები ახორციელებენ.

სხვადასხვა სატრანსპორტო საშუალებით მიღების შესაძლებლობის გამო, სატრანსპორტო მომსახურება კლასიფიცირდება. კლასიფიკაციის მიხედვით ურთიერთგანსხვავებულია როგორც სამართლებრივი რეგულაციები, ისე შედეგებიც. სატრანსპორტო მომსახურების კლასიფიკაცია შესაძლებელია: - სიხშირის (რეგულარული და არარეგულარული, ჩარტერი, ორგანიზაციის ხელშეკრულება); - სივრცის/ტერიტორიის (შიდასახელმწიფოებრივი და საერთაშორისო/ტრანზიტი); - ობიექტის (სამგზავრო (ბარგით ან ბარგის გარეშე) და სატვირთო); - გადამყვან-გადამზიდველების გადამზიდველების რაოდენობის გათვალისწინებით (ერთმანეთის თანმიმდევარი გადამზიდველების მიერ განხორციელებული გადაყვანა-გადაზიდვები, შერეული გადაზიდვები).

სატრანსპორტო მომსახურების გასაწევად მხოლოდ მოძრავი შემადგენლობის (სატრანსპორტო საშუალება) არსებობა საკმარისი არ არის. პრაქტიკაში, ხშირად დიდი წონისა და/ან მოცულობის ტვირთების მომსახურება ხორციელდება, რომლის უზრუნველსაყოფად დამატებითი საშუალებებია საჭირო. საუბარია სატრანსპორტო ინფრასტრუქტურაზე. მაგალითად, ისეთი უძრავი მოწყობილობები, როგორცაა საავტომობილო გზები, საჰაერო გზები, სადგურები, აეროპორტები და სხვა. მოძრავ სატრანსპორტო შემადგენლობასა და ინფრასტრუქტურას სჭირდება შესაბამისად მართვა ფინანსირების, ოპერირების თუ იურიდიული თვალსაზრისით. მთლიანობაში, ეს ყველაფერი სატრანსპორტო მომსახურების გეოგრაფიას აფართოებს და პროცესს ქმნის, რაც ბუნებრივია, სახელმწიფოს მონაწილეობის გარეშე ვერ წარიმართება და სამართლებრივი რეგულირების გარეშე ვერ იარსებებს.

რეგულირების კუთხით გვაქვს საჯარო სამართლებრივი და კერძოსამართლებრივი რეგულირება (გაბიჩვაძე, 2012: 6-7; 44) სატრანსპორტო სფეროს შესწავლა მათი სინთეზირებული კვლევის გარეშე ვერ მოხდება. თუმცა, სატრანსპორტო მომსახურებასთან მიმართებაში პრიორიტეტულია კერძო სამართლებრივი კვლევა. მით უმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ იმასაც, რომ დანიშნულების მიხედვით ტრანსპორტი იყოფა საერთო (რომელიც ემსახურება მოსახლეობას), არასაერთო (შიდასამრეწველო გადაზიდვები)

და პირადი სარგებლობის ტრანსპორტად და ამასთან, ჩვენი ძირითადი ინტერესის საგანს წარმოადგენს რეგულაციები საერთო სარგებლობის ტრანსპორტის ფარგლებში.

სატრანსპორტო მომსახურების სფერო ერთი მხრივ კერძო სამართლებრივი, ხოლო მეორე მხრივ, საჯაროსამართლებრივი ურთიერთობების კომპლექსია. მის კერძოსამართლებრივ რეგულირებაში სახელმწიფოს როლი ხელშემწყობ პოლიტიკაში უნდა გამოიხატებოდეს, ხოლო საჯაროსამართლებრივ რეგულირებაში ზედამხედველის, მაკონტროლებლის ფუნქცია გააჩნდეს.

სატრანსპორტო მომსახურების სფეროს არ არეგულირებს ერთიანი და ძირითადი, კოდიფიცირებული აქტი. მისი მიღების მიზანშეწონილობის საკითხი მსჯელობის საგანი რომც გამხდარიყო, ნორმათა კოდიფიკაციის დასაშვებობის პროცესში გარდაუვალი იქნებოდა სხვადასხვა ძირითადი და არაძირითადი საკითხის წინასწარი მეცნიერული შეფასება. საღი აზრის აღმოცენებისთვის ხელშემწყობი და გასაანალიზებელი იქნებოდა სახელმწიფოსა და კერძო სექტორის ურთიერთობაც, რამეთუ ერთიანი კოდიფიკაცია მავანთა მიერ შესაძლებელია არაპრაქტიკულად იქნეს მიჩნეული. ამ მიდგომის შემთხვევაშიც კი, უარყოფილი ვერ იქნება ქვედარგების სახით სპეციალური კანონმდებლობის არსებობის აუცილებლობა.

სატრანსპორტო სამართლის ნორმებსა და სამოქალაქო სამართლის ნორმებს შორის თვისებრივი არაერთგვაროვნებაა. მიუხედავად ამისა, სატრანსპორტო სამართალი სამოქალაქო სამართლისგან დამოუკიდებლად ვერ დაარეგულირებს გადაყვანა-გადაზიდვის ურთიერთობებს. სამოქალაქო სამართლის ცალკეული ინსტიტუტები მუდმივად გამოიყენება სატრანსპორტო მომსახურების პროცესში. მაგ., ტრანსპორტირების პროცესის სუბიექტები არიან ფიზიკური და იურიდიული პირები სამოქალაქო სამართლის გაგებით, ისინი ურთიერთობენ ხელშეკრულების საფუძველზე, ტრანსპორტირებას ექვემდებარება არა მხოლოდ ფიზიკური პირი, როგორც მგზავრი, არამედ მოძრავი ნივთი სამოქალაქო სამართლის გაგებით, სატრანსპორტო საშუალებაზე წარმოიშობა სანივთო უფლება (მაგ., საკუთრების უფლება). ასევე, შესაძლებელია ჩამოყალიბდეს ვალდებულებითსამართლებრივი ხასიათის დამოკიდებულება (მაგ., ლიზინგის საფუძველზე). აღნიშნული კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ სატრანსპორტო მომსახურების პროცესი კერძო და საჯარო სამართლის რეგულირების საგანია. ამიტომაც არსებობს

აზრთა სხვადასხვაობა სატრანსპორტო სამართლის, სამართლის დამოუკიდებელ დარგად მიჩნევასთან და მის საწინააღმდეგო პოზიციასთან დაკავშირებით. რეგულირების საგნისა და მეთოდების შესწავლის საფუძველზე, სატრანსპორტო სამართალი ავტორთა ნაწილის მიერ მიჩნეული არ არის დამოუკიდებელ დარგად. მართალია, სატრანსპორტო სამართალი იზიარებს სამოქალაქო სამართლის ფუნდამენტურ მიდგომებს, მაგრამ მასაც გააჩნია „საკუთარი“ პრინციპები და არეგულირებს ერთგვაროვან ურთიერთობებს. ამიტომ, ამ დარგის მნიშვნელობიდან გამომდინარე, საჭიროდ მიმაჩნია ქვედარგების მიხედვით კანონმდებლობის გადასინჯვა.

ბევრი ევროპული სახელმწიფოს კანონმდებლობის მსგავსად, საქართველოს სატრანსპორტო კანონმდებლობაც სინთეზირებულია და სისტემურად, ერთ სამართლებრივ სივრცეში მოქცეული არ არის. სატრანსპორტო საშუალებების კლასიფიკაციის გათვალისწინებით, რეგულაციები იყოფა ზოგად და სპეციალურ აქტებად, მაგრამ აქაც მოიპოვება სისტემური შეუთავსებლობა თუ ნორმათა შორის შინაარსობრივი წინააღმდეგობა, რის შესახებაც მისაუბრია ჩემს არაერთ ნაშრომში.

სატრანსპორტო მომსახურების სფერო ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულება უნდა გახდეს. მის ხარისხზე მნიშვნელოვნად დამოკიდებული იქნება ეკონომიკის დინამიკა. რაც უფრო მეტად მოხდება სატრანსპორტო სფეროს განვითარების ხელშეწყობა, მით უფრო მეტად სასურველი მიღწევები გვექნება ყველა იმ საქმიანობაში, რომელშიც ტრანსპორტის ჩართულობა აუცილებლობაა.

სახელმწიფო აპარატი, ეკონომიკა და საზოგადოება მჭიდროდ ურთიერთდამოკიდებული სამი კომპონენტია. სატრანსპორტო მომსახურების ურთიერთობები წარმოიშობა საზოგადოებაში, რეგულირდება სახელმწიფო აპარატის მიერ შექმნილი კანონმდებლობით და აძლიერებს ქვეყნის ეკონომიკას. დემოკრატიისა და საბაზრო ეკონომიკის პირობებში, თითოეულ კომპონენტს არსებითი მნიშვნელობა აქვს დანარჩენი ორი კომპონენტის ხარისხის შენარჩუნებაში. ამასთან, თითოეულის როლი უნდა ვლინდებოდეს ქვეყნის სტრატეგიული მიდგომებიდან და მხარდაჭერას პოულობდეს ფაქტობრივი განხორციელების პროცესში. სახელმწიფო აპარატი უწყვეტად და სიღრმისეულად უნდა ცდილობდეს მხარდაჭერისა და ხელშემწყობის პოზიციიდან ისეთი რეგულაციების შემოღებას, რომელიც გაამრავლებს და კონკურენტუნარიანებს გახდით ეროვნულ გადაწყვეთ-გადამზიდველებს საერ-

თაშორისო სატრანსპორტო ბაზარზე. თავის მხრივ, სატრანსპორტო სექტორი უნდა ცდილობდეს ამ ხელშეწყობის ფონზე მიაღწიოს საზოგადოების მაღალი ხარისხით მომსახურებას. საერთო ჯამში ეს ურთიერთდამოკიდებულება განაპირობებს ბრუნვაუნარიანობის ზრდას და ეკონომიკურ სარგებელს როგორც თავად გადაწყვეთ-გადამზიდველისთვის, ისე სახელმწიფოსთვის.

გამოყენებული ლიტერატურა:

გაბიჩვაძე (2012): შორენა გაბიჩვაძე, საჰაერო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვისა და მგზავრთა გადაყვანის სამოქალაქო სამართლებრივი რეგულირება, სადისერტაციო ნაშრომი სამართლის დოქტორის აკადემიური ხარისხის მოსაპოვებლად, თბილისი; ხელმისაწვდომია http://press.tsu.ge/data/image_db_innova/Disertaciebi/shorena_gabichvaze.pdf

საქართველოს კანონი 30/03/2007: საქართველოს კანონი ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ, 30/03/2007, ბოლო ცვლილება „ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონში ცვლილების შეტანის თაობაზე, მიღების თარიღი 29/12/2021; გამოქვეყნება: 06/01/2022. ხელმისაწვდომია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/23692?publication=10>

საქართველოს კანონი 26/06/1997: საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი 26/06/1997, კონსოლიდირებული ვერსია (29/12/2020 - 22/07/2021), ბოლო ცვლილება 23/06/2022, შეიცავს გარდამავალ დებულებას; ხელმისაწვდომია <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=118>

Барихин (2006): Большой юридический энциклопедический словарь, (Автор и составитель Барихин А.), Москва;