

უპკ

## საერთაშორისო სავაჭრო ტრადიციების როლი თანამედროვე საერთაშორისო კერძო სამართალში ზვიად გაბისონია

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამოქალაქო სამართლის  
კათედრა (მისამართი: თბილისი, ჭავჭავაძის გამზირი 3, თსუ მეორე კორპუსი)

### ანოტაცია

ნაშრომი შეეხება თანამედროვე საერთაშორისო კერძო სამართლის (სკს-ის) ერთ-ერთ პრობლემას - საერთაშორისო სავაჭრო ტრადიციებს. სადავოა საკითხი იმის შესახებ, უნდა ჩაითვალოს თუ არა სავაჭრო ტრადიციები სკს-ის წყაროდ. ავტორი აღნიშნულ საკითხზე დადებით პასუხს იძლევა და მიუთითებს, რომ თანამედროვე სამოქალაქო ბრუნვაში ფართოდაა გავრცელებული ისეთი სავაჭრო ტრადიციები, როგორცაა, მაგალითად, პარიზის სავაჭრო პალატის მიერ მიღებული “ინკოტერმის” ტერმინები. დღეისათვის სახელმეკრულებო ურთიერთობებში მხარეები პირდაპირ მიუთითებენ გამოსაყენებელ სამართლად აღნიშნული ტერმინების გამოყენებაზე.

ავტორი მსჯელობს ინკოტერმის სხვადასხვა პერიოდში გამოცემულ რედაქციებზე, და ყველაზე ცნობილ რედაქციად 1990 წლის რედაქციას მიიჩნევს, რადგან სწორედ მოცემულ რედაქციაში მოხდა ინკოტერმის ტერმინების ჯგუფებად დიფერენცირება და მათი თანამედროვე სავაჭრო ბრუნვის მოთხოვნებთან მისადაგება.

ავტორი საგანგებოდ იხილავს ინკოტერმის თითოეულ ტერმინს, ხაზს უსვამს იმ გარემოებებს, რომ მოცემული ტერმინები მცირე ნიუანსებში განსხვავდება ერთმანეთისგან, მაგრამ სწორედ ამ განსხვავებაშია აღნიშნული საკითხის ძირითადი სირთულე. ამიტომაც, მისი დასვნით, ხელმეკრულებაში რომელიმე ტერმინის გაუცნობიერებლად მიღებამ შეიძლება სერიოზული ზიანი მიაყენოს ხელმეკრულების მონაწილე მხარეს.

### საკვანძო სიტყვები

საერთაშორისო კერძო სამართალი სავაჭრო ტრადიციები ინკოტერმისი

თანამედროვე საერთაშორისო კერძო სამართლის (შემდგომში - სკს) დოქტრინაში ერთ-ერთ სადავო საკითხად სავაჭრო ტრადიციების პრობლემა მიიჩნევა. კერძოდ, დავას იწვევს ის საკითხი, უნდა იქნეს თუ არა მიჩნეული სავაჭრო ტრადიციები სკს-ს წყაროდ.

დოქტრინასა და პრაქტიკაში განასხვავებენ ორი სახის წეს-ჩვეულებებსა და ტრადიციებს: ა) ჩვეულებები, რომლებიც მიეკუთვნება როგორც საერთაშორისო კერძო სამართლის, ისე საერთაშორისო საჯარო სამართლის წყაროს და ბ) ჩვეულებები, რომლებიც მხოლოდ სკს-ს წყაროდ უნდა იქნეს მიჩნეული. სწორედ ამ უკანასკნელთ უწოდებენ “საერთაშორისო სავაჭრო ბრუნვის ჩვეულებებს” ანუ შემოკლებით “სავაჭრო ტრადიციებს” [1].

სავაჭრო ტრადიციების დამკვიდრებაში დიდი როლი ენიჭებათ თავად საერთაშორისო სამოქალაქო ბრუნვის სუბიექტებს, აგრეთვე საერთაშორისო არბიტრაჟებს და სახელმწიფოთა სასამართლო გადაწყვეტილებებს, აგრეთვე არასამთავრობო ორგანიზაციებს.

მიუხედავად ზემოაღნიშნულისა, განსაკუთრებით ბოლო პერიოდში, განუწყვეტლად იზრდება სავაჭრო ტრადიციების როლი საერთაშორისო სავაჭრო ბრუნვაში. ზოგიერთმა ცნებამ და შემოკლებამ სავაჭრო ხელშეკრულებათა შინაარსში მყარად დაიმკვიდრა ადგილი [2].

პრაქტიკაში განასხვავებენ სავაჭრო ტრადიციების გამოყენების ორ საფუძველს. პირველ საფუძველად მიიჩნევა მხარეთა ნება: ხელშეკრულების მონაწილე მხარეები გამოსაყენებელ სამართლად ირჩევენ ცნობილ სავაჭრო ტრადიციების წესებს ე.წ. “ინტერპოლაციის” (ხელშეკრულებაში ჩართვის) გზით პირდაპირ ითვალისწინებენ მათ ხელშეკრულების ტექსტში. ამ შემთხვევაში სავაჭრო ტრადიციის გამოყენების საფუძველს მხარეთა ნების ავტონომიის პრინციპი წარმოადგენს.

სავაჭრო ტრადიციის გამოყენების მეორე საფუძველად მიიჩნევა მისი გამოყენება სასამართლოს ან კერძო არბიტრაჟის მიერ იმ შემთხვევაში, როცა მხარეებს მართალია გამოსაყენებელ სამართლად ხელშეკრულებაში არ გაუთვალისწინებიათ ისინი, მაგრამ დავის განმხილველი ორგანოების მიერ აღნიშნული ტრადიცია ცნობილი იქნება სახელშეკრულებო ურთიერთობის რეგულირების წყაროდ. [3]

პარიზის საერთაშორისო სავაჭრო პალატის (დაარსებულია 1919 წლის ანტლანტიკ სიტის კონგრესზე მიღებული გადაწყვეტილების საფუძველზე) მიერ ჩამოყალიბებულ იქნა ამ სავაჭრო ცნებების სანიმუშო განმარტებები, რომელთაც დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობა და გამოყენება აქვთ. მათ საერთაშორისო სავაჭრო ტერმინები (International Commercial Terms) ანუ, როგორც მას სახელშეკრულებო პრაქტიკაში ხშირად უწოდებენ, “ინკოტერმს”-ის (Incoterms) ტერმინები ეწოდება.

ინკოტერმის ძირითადი დანიშნულება ის არის, რომ მოახდინოს საერთაშორისო გადაზიდვების ხელშეკრულებათა იმ ძირითადი პირობების ჰარმონიზება, რომლებიც უფრო ხშირად გამოიყენება პრაქტიკაში. გარდა ამისა, ხშირად ხელშეკრულების მონაწილენი, სკს-ში აღიარებული მხარეთა ნების ავტონომიის პრინციპის საფუძველზე [4], ირჩევენ რომელიმე კონკრეტული ქვეყნის სამართალს. აღნიშნული არჩევანი შეიძლება ეხებოდეს როგორც ხელშეკრულების ყველა მუხლს, ისე მის შემადგენელ ნაწილებს. შესაბამისად, შესაძლებელია, რომ მხარეთა ძირითადი სახელშეკრულებო პირობები მოცემულ იქნეს რომელიმე კონკრეტული ქვეყნის სამართლის (მაგალითად, იტალიის, პორტუგალიის, საქართველოს და ა.შ.) მოთხოვნების მიხედვით, რომლებიც ხშირად გაუგებარია ხელშეკრულების მეორე მხარისათვის. ამიტომაც, მხარეებს ურჩევნიათ აირჩიონ არა რომელიმე ქვეყნის სამართალი, არამედ საერთაშორისო სავაჭრო პრაქტიკაში წლების განმავლობაში დამკვიდრებული ტრადიციების საფუძველზე შექმნილი წესები, რომლებიც მხარეებისთვის უფრო გასაგები და მისაღებია.

სწორედ აღნიშნულმა რეალობამ განაპირობა პარიზის კომერციის საერთაშორისო პალატის მიერ, ჯერ კიდევ 1936 წელს ინკოტერმის წესების გამოცემა, რომელსაც შემდგომში “ინკოტერმს 1936” (“Incoterms 1936”) ეწოდა. მოგვიანებით, აღნიშნულ წესებში რამდენჯერმე იქნა შეტანილი შესწორებები და დამატებები - 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 1998 წლებში. შესაბამისად, ისინი სავაჭრო პრაქტიკაში ცნობილია “ინკოტერმს 1953”, “ინკოტერმს 1967” და ა.შ. სახელით.

აღნიშნული რედაქციებიდან განსაკუთრებით მნიშვნელოვანია “ინკოტერმს 1990” (“Incoterms 1990”), რომლის შექმნის ძირითადი მიზეზი იყო მონაცემთა ელექტრონული ურთიერთგაცვლის (EDI) გამოყენების ზრდა. აღნიშნული წესის მიხედვით, ხელშეკრულების მხარეებმა შესაბამისი დოკუმენტაცია (კომერციული ფაქტურები, საბაჟო დოკუმენტები, ტვირთის ადგილზე მიტანის დოკუმენტები და ა.შ.) უნდა

წარმოადგინონ EDI-ს წესით შეტყობინების ფორმით. გარდა ამისა, “ინკოტერმს 1990“-ს რედაქციაში ცვლილებები მოხდა ტრანსპორტირების ტექნიკაში (მაგალითად, ტვირთის გაერთიანება კონტეინერებში, მულტიმოდალური ტრანსპორტი, საგზაო ვაგონების დადგმა ე.წ. “მოკლე საზღვაო ტრანსპორტზე”) და ცნება-ტერმინები მიესადაგა ყველა სახის ტრანსპორტს - განურჩევლად სახეობისა თუ სახეობათა კომბინაციისა. შესაბამისად, ყველა ის ტერმინი, რომელიც წინა რედაქციებში გარკვეულ სატრანსპორტო საშუალებებთან იყო დაკავშირებული (FOR/FOT და FOB აეროპორტი), გაუქმდა. [5].

ზემოაღნიშნული რედაქცია საყურადღებოა შემდეგი ასპექტითაც: მისი შემუშავების დროს სამუშაო ჯგუფში წარმოიშვა იდეა იმის შესახებ, რომ მომხდარიყო ინკოტერმსში გაერთიანებულ ტერმინთა დიფერენცირება 4 საბაზო კატეგორიად, რაც გააადვილებდა აღნიშნულ ტერმინთა წაკითხვა-აღქმას. აღნიშნული დაყოფის კრიტერიუმად აღებულ იქნა არა მხოლოდ ტერმინთა საწყისი ასოები, არამედ მისი ძირითადი დამახასიათებელი ნიშან-თვისებები. პირველ კატეგორიაში გაერთიანდა ის ტერმინი, რომელიც აღნიშნავს გამყიდველის მიერ უშუალოდ თავის შენობაში მყიდველისათვის ტვირთის გადაცემას (ე.წ. “E” ტერმინები, მაგ., EXW). მეორე კატეგორიაში გაერთიანებულია ის ტერმინები, რომლებიც გამყიდველს ავალდებულებს მიიტანოს ტვირთი მყიდველის მიერ მითითებულ გადამზიდველთან (ე.წ. “F” ტერმინები, მაგ., FCA, FAS, FOB). მესამე კატეგორია მოიცავს ე.წ. “C” ტერმინებს, რომლის მიხედვითაც გამყიდველი ვალდებულია გადაიხადოს სატრანსპორტო დანახარჯების ღირებულება, მაგრამ იგი თავის თავზე არ იღებს ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის ან განადგურების რისკს, აგრეთვე იმ დამატებით ხარჯებს, რომლებიც შეიძლება წარმოიშვას გემზე დატვირთვისა და გაგზავნის შემდეგ (CFR, CIF, CPT და CIP). დაბოლოს, მეოთხე, “D” კატეგორია ითვალისწინებს გამყიდველის მიერ მყიდველისათვის საქონლის მიწოდების ადგილამდე ყველა ხარჯს და ტვირთის შემთხვევით დაღუპვისა და განადგურების რისკს (ე.წ. “D” ტერმინები, მაგ., DAF, DES, DEQ, DDU და DDP).

უნდა აღინიშნოს, რომ ზოგიერთი ქვეყანა (მაგალითად, ესპანეთი და ერაყი) ინკოტერმსის გამოყენებას უშვებს საკანონმდებლო აქტების საფუძველზე [6]. მსგავს მიდგომას ითვალისწინებს უკრაინის პრეზიდენტის 1994 წლის 4 ოქტომბრის ბრძანებულება, რომლის მიხედვითაც უკრაინის სამეწარმეო საქმიანობის სუბიექტების მიერ გარიგებების, მათ შორის საგარეო ეკონომიკური კონტრაქტების გაფორმების დროს, რომელთა საგანსაც წარმოადგენს საქონელი (სამუშაო, მომსახურება), გამოიყენება ინკოტერმსის წესები [7].

იმის გამო, რომ ინკოტერმსის ტერმინებს თანამედროვე საერთაშორისო სავაჭრო სამართალში არა მარტო თეორიული, არამედ უდიდესი პრაქტიკული მნიშვნელობა ენიჭება, მიზანშეწონილად მიმაჩნია ცალ-ცალკე იქნეს განხილული ინკოტერმსის ცნობილი ტერმინები:

**EXW (ex works)** - აღნიშნული ტერმინის მიხედვით, გამყიდველი მოვალეა დაეხმაროს მყიდველს საქონლის დოკუმენტაციის (კომერციული ფაქტურა) მომზადებაში და პასუხს აგებს მყიდველის წინაშე არასწორი დატვირთვის გამო. მყიდველს ეკისრება ყველა რისკი და ხარჯი საქონლის შენობიდან დანიშნულების ადგილზე მიტანისათვის.

**FCA (free carrier)** - ამ შემთხვევაში, გამყიდველის ვალდებულება მყიდველისათვის საქონლის მიწოდების თაობაზე შესრულებულად ითვლება, თუ იგი გადასცემს მითითებულ მისამართზე ექსპორტისათვის მომზადებულ საქონელს მყიდველის მიერ

არჩეულ ტვირთის გადამტანთან. იმ შემთხვევაში, თუ დამკვიდრებული ტრადიციის მიხედვით, საჭიროა გამყიდველის დახმარება გადამტანთან ხელშეკრულების გაფორმებაში (მაგ., სარკინიგზო ან საჰაერო ტრანსპორტზე), მაშინ გამყიდველს შეუძლია დადოს აღნიშნული ხელშეკრულება მყიდველის ხარჯით.

**FOB (free on Board)** - აღნიშნული ტერმინის გამოყენებისას გამყიდველის მიერ მყიდველისათვის საქონლის მიწოდების ვალდებულება შესრულებულად ითვლება, როდესაც საქონელი გადაკვეთს გემის კიდეს დასახელებული ჩატვირთვის პორტში. ამ მომენტიდან ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის ან დაზიანების რისკი ეკისრება მყიდველს. გადა ამისა, FOB-ი გულისხმობს გამყიდველის მიერ საქონლის ექსპორტისათვის მომზადებას. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ეს ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიდასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში. ამასთან, იმ შემთხვევაში, როცა გემის კიდეს არა აქვს რაიმე პრაქტიკული დანიშნულება (მაგალითად, შეგორებადი და მოძრავი კონტეინერების შემთხვევაში), მაშინ სავაჭრო პრაქტიკაში უფრო FCA ტერმინის გამოყენებას მიმართავენ.

**CFR (Cost and Freight)** - მოცემულ შემთხვევაში გამყიდველის მოვალეობაა გადაიხადოს საქონლის დანიშნულების პორტში ჩატანისათვის აუცილებელი ფასი და დაფრახტვის ღირებულება, მაგრამ მას არ ეკისრება ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის ან განადგურების რისკი. გარდა ამისა გამყიდველს არ ეკისრება იმ ხარჯების გადახდა, რომლებიც გამოწვეულია ტვირთის გემბანზე მოთავსების შემდეგ წარმოქმნილი მოვლენებით. გამყიდველს ეკისრება აგრეთვე საქონლის ექსპორტისათვის მომზადება.

CFR ტერმინი, FOB ტერმინის მსგავსად, გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიდასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში. იმ შემთხვევაში, თუ გემის კიდეს არა აქვს რაიმე პრაქტიკული დანიშნულება (მაგალითად, შეგორებადი და მოძრავი კონტეინერების შემთხვევაში), მაშინ პრაქტიკაში CPT ტერმინს მიმართავენ.

**CIF (Cost, Insurance and Freight)** - მოცემული ტერმინის შემთხვევაში გამყიდველს ეკისრება იგივე ვალდებულებები, რაც CFR ტერმინის შემთხვევაში, პლუს საზღვაო დაზღვევის უზრუნველყოფა მყიდველის მიერ საქონლის ტრანსპორტირების პერიოდში ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის ან განადგურების შემთხვევაში. გამყიდველი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო პრემია. მოცემულ შემთხვევაში იგი უზრუნველყოფს დაზღვევას მინიმალური დაფარვით.

მოცემული ტერმინიც გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიდასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების შემთხვევაში. შეგორებადი და მოძრავი კონტეინერების შემთხვევაში გამოიყენება CIP ტერმინი.

**CPT (Carriage paid to)** - ტერმინი გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც გამყიდველი იხდის ფრახტს საქონლის დასახელებულ ადგილამდე ტრანსპორტირებისათვის. ტვირთის შემთხვევით დაკარგვის ან დაზიანების შემთხვევაში პასუხისმგებლობა ეკისრება მყიდველს იმ მომენტიდან, როდესაც იგი საქონელს გადამტანს ჩააბარებს.

მოცემულ შემთხვევაში “გადამტანში” იგულისხმება პირი, რომელიც სატრანსპორტო ხელშეკრულებით კისრულობს განახორციელოს ან უზრუნველყოს ტრანსპორტირება სარკინიგზო, საზღვაო, საჰაერო, შიდასახმელეთო საწყალოსნო საშუალებებით, ან მათი კომბინირებით.

იმ შემთხვევაში, თუ საბოლოო დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვას ახორციელებს რამდენიმე გადამტანი, მაშინ ტვირთის შემთხვევით დაღუპვის ან დაზიანებისათვის პასუხისმგებლობა ეკისრება პირველ გადამტანს გამყიდველის მიერ გადაცემის შემდეგ.

CPT-ს შემთხვევაში საქონელს ექსპორტისათვის ამზადებს გამყიდველი. მოცემული ტერმინის გამოყენება შესაძლებელია ყველა სახის ტრანსპორტისათვის, მარავალსახეობრივის (“კომბინირებულს”) ჩათვლით.

**CIP (Carriage and Insurance pas to)** - მოცემული ტერმინის გამოყენებისას გამყიდველს აქვს იგივე ვალდებულება, რაც CPT-ის შემთხვევაში. გარდა ამისა, გამყიდველი იხდის ტრანსპორტირების პერიოდში ტვირთის დაზღვევისათვის საჭირო სადაზღვევო პრემიას. იგი ამზადებს აგრეთვე ტვირთს ექსპორტისათვის.

ეს ტერმინი გამოიყენება ნებისმიერ სახის ტრანსპორტისათვის, მრავალსახეობრივის ჩათვლით.

**DAF (Delivered at Frontier)** - აღნიშნულ შემთხვევაში გამყიდველი ასრულებს ტვირთის ჩატანის ვალდებულებას მიმდებარე ქვეყნის საბაჟომდე, - როდესაც იგი ექსპორტისათვის მომზადებულ საქონელს საზღვართან დასახელებულ პუნქტსა თუ ადგილას ათავსებს. ტერმინი “საზღვარი” გამოიყენება ნებისმიერი საზღვრისათვის, ექსპორტიორი ქვეყნის საზღვრის ჩათვლით. ამიტომ, ამ შემთხვევაში, არსებითი მნიშვნელობა ენიჭება საზღვრის ზუსტ დასახელებას, პუნქტისა და ადგილის ზუსტი მითითებით. ეს ტერმინი ძირითადად საგზაო და სარკინიგზო გადაზიდვებისთვის გამოიყენება, თუმცა გამონაკლის შემთხვევებში, შესაძლებელია მისი სხვა სატრანსპორტო გადაზიდვების დროს გამოყენებაც.

**DES (Delivered ex Ship)** - მოცემული ტერმინის მიხედვით, გამყიდველი ასრულებს ტვირთის მიწოდების ვალდებულებას, როდესაც იგი იმპორტისათვის მოუმზადებელ საქონელს მყიდველისათვის დანიშნულების პორტში, გემბანზე ასრულებს. მოცემულ პორტამდე საქონლის მიწოდების რისკი და ხარჯები გამყიდველს ეკისრება.

DES ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიდასაწყალოსნო გადაზიდვების დროს.

**DEQ (Delivered ex quay)** - მოცემულ შემთხვევაში გამყიდველის მოვალეობა, ჩაიტანოს საქონელი, - შესრულებულად ითვლება, როდესაც იგი უზრუნველყოფს მყიდველს იმპორტისათვის მომზადებული საქონლით დანიშნულების პორტის სანაპიროზე. საქონლის მოცემულ ადგილამდე მიტანისათვის საჭირო ყოველგვარი ხარჯი (გადასახადები და ა.შ.) და ნივთის დაღუპვის ან განადგურების რისკი უნდა იკისროს გამყიდველმა - იმ შემთხვევაში, თუ გამყიდველს არ ძალუძს პირდაპირ ან არაპირდაპირ გააფორმოს საიმპორტო ლიცენზია.

თუ მხარეებს სურთ საქონელი იმპორტისათვის მყიდველმა მოამზადოს და მანვე გადაიხადოს საბაჟო გადასახდელები, მაშინ გაფორმებისას ტერმინი “საბაჟოს გადახდით” იცვლება ტერმინით “საბაჟოს გადაუხდელად”.

აღნიშნული ტერმინი გამოიყენება მხოლოდ საზღვაო და შიდასახმელეთო საწყალოსნო გადაზიდვების დროს.

**DDU (Delivered duty unpaid)** - მოცემული ტერმინი გულისხმობს, რომ გამყიდველის მიერ ტვირთის მიწოდების ვალდებულება შესრულებულად ითვლება იმ მომენტიდან, როდესაც იგი უზრუნველყოფს მის მიტანას მყიდველის მიერ მითითებულ ადგილას. საქონლის დანიშნულ ადგილას მიტანისათვის ყოველგვარი ხარჯი, რისკი, ღირებულება (გარდა საბაჟოს გადასახადების და სხვა ხარჯებისა, რაც აუცილებელია იმპორტირებისათვის, აგრეთვე ტრადიციულ ფორმალობათა შესრულების რისკისა და ღირებულებისა), უნდა იკისროს გამყიდველმა. თუ მყიდველმა ვერ მოამზადა საქონელი იმპორტისათვის, მან უნდა იკისროს აქედან გამომდინარე დამატებითი ხარჯები.

აღნიშნული ტერმინი სავაჭრო პრაქტიკაში ყველა სახის ტრანსპორტთან მიმართებაში გამოიყენება.

**DDP (Delivered duty paid)** - მოცემულ ტერმინში გამყიდველის მოვალეობა - მიაწოდოს ტვირთი - შესრულებულად ითვლება, როდესაც იგი მყიდველს საქონლით უზრუნველყოფს დანიშნულ ადგილას იმპორტირების ქვეყანაში. მოცემულ ადგილამდე მიტანამდე საქონლის შემთხვევით დაღუპვის ან განადგურების რისკი, აგრეთვე ყველა ხარჯი და გადასახადი, ეკისრება გამყიდველს.

როგორც აღნიშნულიდან ნათლად ჩანს, საპირისპიროდ EXW ტერმინისა, რომელიც გამყიდველისათვის მინიმალურ ვალდებულებას შეიცავს, DDP ტერმინი ითვალისწინებს გამყიდველის მაქსიმალურ ვალდებულებებს.

იმ შემთხვევაში, თუ მხარეებს სურთ, რომ მყიდველმა საქონელი იმპორტისათვის მოამზადოს და გადაიხადოს ბაჟი, მაშინ საერთაშორისო სავაჭრო პრაქტიკაში DDU ტერმინი უფრო გამოიყენება.

როგორც ზემოთაც აღვნიშნე, მოცემული ტერმინები მეტწილად ფაქტობრივად მხოლოდ მცირედი ნიუანსებითა განსხვავდება ერთმანეთისგან, მაგრამ სწორედ აღნიშნულ ნიუანსებში ფოკუსირებული მათი გამიჯვნის ძირითადი სირთულე და, შესაბამისად, ინკოტერმის ტერმინთა სრულყოფილად ცოდნის აუცილებლობა. ამიტომაც, ხელშეკრულების მონაწილე მხარეთა მიერ, ნების ავტონომიის პრინციპის გამოყენებით რომელიმე ქვეყნის გამოსაყენებელ სამართალთან ერთად, შეიძლება არჩეულ იქნეს ინკოტერმის რომელიმე ტერმინი, რომლის გაუცნობიერებლად მიღებამ (არჩევამ) შესაძლოა მხარე უმძიმეს მდგომარეობაში ჩააყენოს.

**გამოყენებული ლიტერატურა**

1. В.П. Звеков. Международное частное право, М., «Норма», 1999, с. 92
2. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი. წიგნი მესამე (ვალდებულებითი სამართალი. ზოგადი ნაწილი), თბ., “სამართალი”, 2001, გვ. 168
3. А. Тынель, Я. Функ, В. Хвалей. Курс международного торгового права, изд. «Амалфея», Минск, 1999, с. 55
4. აღნიშნული პრინციპის შესახებ იხ. ზ. გაბისონია. მხარეთა ნების ავტონომიის ცნება საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნ. “სამართალი”, 2003, 18
5. საერთაშორისო საბანკო ოპერაციების უნიფიცირებული წესები, თბ., “ისარი”, 1995, გვ.10
6. А.П. Белов. Базисные условия поставки товара в экспортно-импортных контрактах. Журн. «Право и экономика», 1996, №12
7. В.П. Звеков. Международное частное право. М., «Норма», 1999, С. 94
8. საერთაშორისო საბანკო ოპერაციების უნიფიცირებული წესები, გამომც. “ისარი”, თბ., 1995.
9. ზ. გაბისონია. მხარეთა ნების ავტონომიის ცნება საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნ. “სამართალი”, 2003, 18.
10. J. Kropholler. Internationales Privatrecht, einschließlich der Grundbegriffe des Internationalen Zivilverfahrensrechts, 4. Aufl., Tübingen, 2001.
11. E. Jeame. R. Hausmann. Internationales Privat- und Verfahrensrecht., 10. Aufl., München, 2000.
12. K. Siehr. Internationales Privatrecht. Deutsches und europäisches Kollisionsrecht für Studium und Praxis, Heidelberg, 2001.
13. T. Rauschler. Internationales Privatrecht, Heidelberg, 1999.
14. А.П. Белов. Базисные условия поставки товара в экспортно-импортных контрактах. Журн. «Право и экономика», 1996, №12.
15. В.П. Звеков. Международное частное право, изд. «Норма», М., 1999.
16. Международное частное право. Сборник документов, М., 1997
17. Международное частное право. Современные проблемы, М., 1994.
18. А. Тынель, Я. Функ, В. Хвалей. Курс международного торгового права, изд. «Амалфея», Минск, 1999.

---

მიღებულია: 09.03.2004