

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ბიზნესის, სამართლისა და სოციალურ მეცნიერებათა ფაკულტეტი

სამაგისტრო პროგრამა-სამართალი

თამარი დვალიშვილი

სახელმწიფო კონტროლი და სახელმწიფო ზედამხედველობა  
საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილებისას

(შედარებით-სამართლებრივი კვლევა)

ნაშრომი შესრულებულია სამართლის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის  
მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: ია ხარაზი, სამართლის დოქტორი

ქუთაისი

2023

## ანოტაცია

სამაგისტრო ნაშრომის თემაა „სახელმწიფო კონტროლი და სახელმწიფო ზედამხედველობა საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილებისას“. სახელმწიფო კონტროლისა და ზედამხედველობის უწყვეტი, დაგეგმილი და სწორი განხორციელება ძალზედ მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს ძლიერი ეკონომიკური, უსაფრთხოების თუ პოლიტიკური განვითარებისათვის. ეს საკითხი ყველა დროში ძალზედ აქტუალური იყო, თუმცა უფრო და უფრო მნიშვნელოვანი ხდება დროთა განმავლობაში, ახალ ტექნოლოგიათა დანერგვისა და განვითარების პროცესში. მსოფლიო დღეს ყველა მიმართულებით არის განვითარების ზენიტში, შესაბამისად იქმნება ახალი გზებიც, რათა კანონდამრღვევებმა თავი აარიდონ სახელმწიფო ზედამხედველობასა და კონტროლს, რათა სხვადასხვა სახელმწიფოში შეიტანონ უკანონო, კანონით აკრძალული საქონელი.

წარმოდგენილი ნაშრომის მიზანია, ყურადღება გავამახვილო სახელმწიფო კონტროლსა და სახელმწიფო ზედამხედველობასთან დაკავშირებულ და დღეს ჩვენს ქვეყანაში არსებულ პრაქტიკაზე. განვმარტო და განვიხილო თითოეული ტერმინი და შევადარო კანონი, მის პრაქტიკაში რეალურ განხორციელებასა თუ გამოყენებადობას. ასევე ვიმსჯელებ ევროკავშირის წევრ ქვეყანათა პრაქტიკაზე ამ კუთხით. ნაშრომში, ასევე ვისაუბრებ ასოცირების ხელშეკრულებაზე და ყველა იმ ნიუანსზე, რომლის შეცვლაც, გათვალისწინებაც აუცილებელია საქართველოსათვის, რათა უფრო დაიხვეწოს და მიუახლოვდეს საბაჟო პროცედურები ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოთა რეალობას. კვლევაში ყურადღებას ვამახვილებ, ისეთ უმნიშვნელოვანეს საკითხზე, როგორცაა საბაჟო საქმიანობის (კონტროლი, ზედამხედველობა) განხორციელებისას უფრო მეტი ტექნოლოგიის გამოყენებაზე, რაც მოგვცემს საშუალებას დროის სწორი მენეჯმენტისა, ხარჯების შემცირების და საბაჟო ოპერაციების დაჩქარების.

საბოლოო ჯამში კი, კვლევის შედეგად იკვეთება ის ფაქტი, რომ სრულიად შესაძლებელია ახალ ნანოტექნოლოგიათა დახმარებით, ჩვენ მოვახდინოთ საბაჟო საქმიანობის გამარტივება, დახვეწა, სრულყოფა.

## **Annotation**

### **State control and state supervision during movement of goods in the customs territory**

**Dvalishvili T.**

The topic of the master's thesis is "state control and state supervision during the movement of goods in the customs territory". Continuous, planned and correct implementation of state control and supervision is very important for strong economic, security and political development of the state. This issue has always been very relevant, but it is becoming more and more important over time, in the process of introducing and developing new technologies. Today, the world is at the zenith of development in all directions, therefore, new ways are being created for lawbreakers to avoid state supervision and control in order to import illegal goods prohibited by law into different states.

The goal of the presented paper is to focus on the practices related to state control and state supervision that exist in our country today. Explain and discuss each term and compare the law with its actual implementation or applicability in practice. I will also discuss the practice of EU member states in this regard. In the paper, I will also talk about the association agreement and all the nuances that Georgia needs to change and take into account in order to improve and bring the customs procedures closer to the reality of EU member states. In my research, I focus on such an important issue as the use of more technology in the implementation of customs activities (control, supervision), which will allow us to properly manage time, reduce costs and speed up customs operations.

In the end, as a result of the research, it is clear that it is possible to simplify, refine and perfect customs activities with the help of new nanotechnologies.

# სარჩევი

ანოტაცია.....	
Annotation.....	
შესავალი.....	1
თავი I. სახელმწიფო კონტროლი საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისას.....	5
1.1. ძირითად პრინციპთა ერთობლიობა საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადაკვეთისას .....	5
1.2. საბაჟო კონტროლის სამართლებრივი მახასიათებლები და მასთან დაკავშირებული რისკების მართვა .....	7
1.3. საბაჟო კონტროლის ზონების განმარტება და მათი საქმიანობის წესი .....	26
1.4. თავისუფალი ვაჭრობის ზონის (free trade area) კონტროლის სპეციფიკა, მისი მნიშვნელობა და დანიშნულება სახელმწიფოსათვის.....	32
1.5. საბაჟო კონტროლის განხორციელება საქონლის გაშვების შემდგომი შემოწმების გზით.....	37
თავი II. სახელმწიფო ზედამხედველობა საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილებისას .....	41
2.1. საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისას საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელება .....	41
2.2. ავარიის ან დაუძლეველი ძალის დროს გასატარებელ ღონისძიებათა ერთობლიობა საბაჟო ზედამხედველობის უწყვეტობისათვის.....	45
2.3. საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელების ერთ-ერთი ასპექტი-აღრიცხვის მოწმობა, მისი შევსებისა და გაცემის წესი, მოწმობის კონტროლიდან მოხსნა.....	46
2.4. TIR წიგნაკის მნიშვნელობა, მისი რეგისტრაცია და გამოყენება .....	49
2.5. ATA წიგნაკის დანიშნულება, რეგისტრაცია და დადასტურება საბაჟო ორგანოს მიერ .....	54

თავი III. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელება ევროკავშირთან დადებული ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით.....	58
3.1. ევროკავშირის მიერ საბაჟო კავშირის ჩამოყალიბების პროცესი და მისი განვითარება.....	58
3.2. საბაჟო კავშირის განვითარება მსოფლიო გლობალიზაციის პირობებში.....	62
3.3. ავსტრალია, როგორც მაგალითი საუკეთესო საბაჟო სამართლებრივი გამოცდილებისა .....	65
3.4. საბაჟო კონტროლისა ზედამხედველობის განხორციელება ევროკავშირთან დადებული ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით.....	69
3.5. კოვიდ 19-ით გამოწვეული სირთულეები საბაჟო პროცედურების განხორციელებისას.....	72
თავი IV. საბაჟო ოპერაციების გამოწვევები და მათი გადაჭრის ეფექტური მეთოდები.....	76
4.1. მებაჟეობა, როგორც ერთ-ერთი ყველაზე სახიფათო პროფესია კოვიდ 19-ის პირობებში .....	76
4.2. სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულებისას სხვადასხვა დაავადებებით დაინფიცირებული საბაჟოს თანამშრომლები .....	80
4.3. ტექნოლოგიების როლი საბაჟო საქმიანობაში.....	85
4.4. ტექნოლოგიური განვითარების ეტაპები და მისი მნიშვნელობა მსოფლიოსთვის .....	87
დასკვნა.....	93
კვლევის შედეგები.....	97
რეკომენდაციები.....	98
გამოყენებული ლიტერატურა.....	100

## შესავალი

თემის აქტუალობა-საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის საკითხი უფრო და უფრო აქტუალური ხდება ჩვენს საუკუნეში. აღნიშნული გამომდინარეობს იქედან, რომ თანამედროვე ადამიანმა დაინახა ამ მიმართულების უდიდესი მნიშვნელობა სახელმწიფოსათვის. სახელმწიფო კონტროლი და ზედამხედველობა უდიდეს ზეგავლენას ახდენს ქვეყნის პოლიტიკურ, ეკონომიკურ და სოციალურ გარემოზე. იგი არის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი მახასიათებელი, სახელმწიფო უსაფრთხოებისა და სტაბილურობის. სწორედ საკითხის დიდი მნიშვნელობიდან გამომდინარე მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია (WTO), და ის სხვა და სხვა ორგანიზაციები, რომლებიც მიმართულია ადამიანთა ცხოვრების დონის გაუმჯობესებისკენ, ათწლეულების განმავლობაში მუშაობდნენ აღნიშნული თემატიკის დახვეწისათვის. საერთო მიზანს კი წარმოადგენდა საერთო წესებისა და ნორმების შექმნა სხვა და სხვა სახელმწიფოს საბაჟო ორგანოთათვის. სწორედ ამის მცდელობის ნათელი მაგალითია, ჟენევის 1982 წლის კონვენცია „ტვირთების საზღვარზე კონტროლის და შემოწმების შესახებ“, აღნიშნულ კონვენციაზე მიერთებული ყოველი სახელმწიფოს საბაჟო ორგანოს უნდა ემოქმედა საერთო წესებით. საქართველოში საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის თემატიკა დარეგულირებულია საბაჟო კოდექსითა და მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს #257 ბრძანებით „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე“. სამწუხაროდ, არამხოლოდ ქართულ სამეცნიერო სივრცეში არამედ საერთაშორისო ასპარეზზეც მწირია აღნიშნული მიმართულებით ლიტერატურა. სახელმწიფო, რომელსაც გააჩნია სტაბილური, ძლიერი და ბალანსირებული საბაჟო კონტროლი და ზედამხედველობა ყოველთვის გამოირჩევა უსაფრთხოების მაღალი დონით, ვინაიდან სწორედ მათში შემავალი ღონისძიებების მეშვეობით ხდება აღმოფხვრა იმისა, რომ საზღვარი არ გადმოკვეთოს არაკანონიერმა საქონელმა, ნივთებმა და ასე შემდეგ. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის გამართული ფუნქციონირება მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს ეკონომიკური და ბიზნეს გარემოსთვისაც. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის საკითხი დიდი გამოწვევის

წინაშე დადგა კოვიდ 19 პანდემიისას, ვინაიდან თავად ის ადამიანები, რომლებიც ახორციელებდნენ აღნიშნულ პროცედურებს დადგნენ უდიდესი საშიშროების წინაშე. სრულიად შესაძლებელი იყო და შემდგომში დაფიქსირდა კიდევ უამრავი შემთხვევა მეზაჟეთა კოვიდით დაინფიცირებისა. აღნიშნული ნაშრომი სწორედ კოვიდისა და მსგავსი ვირუსების, პანდემიებისა თუ დაავადებების თავიდან აცილების ალტერნატივებს გვთავაზობს, რათა დაცულ იქნას ადამიანთა სიცოცხლე და ჯანმრთელობა და ასევე სრულყოფილ იქნას საბაჟო პროცედურები, რომლებიც ხშირ შემთხვევებში დროსთან და ფინანსებთანაა დაკავშირებული.

**კვლევის ობიექტი და საგანი**- კვლევის ობიექტსა და საგანს წარმოადგენს საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის იმგვარი განხორციელება, რომ დაიზოგოს ადამიანური რესურსი და დროში იქნეს შემცირებული საბაჟო პროცედურები; ახალი თანამედროვე ჭკვიანი ელექტრონული მოწყობილობების, ნანო რობოტების, ტექნოლოგიების ჩართვა საბაჟო საქმიანობაში; მეზაჟეთა, საბაჟო ორგანოს სხვა თანამშრომელთა საქმიანობის მაქსიმალური გამარტივება და ამასთანავე სრულყოფა. თემის შესწავლის პროცესში გაანალიზებული და შედარებული იქნება სხვადასხვა სახელმწიფოთა საუკეთესო პრაქტიკები.

**კვლევის მიზნები და ამოცანები**-კვლევის უმთავრეს მიზანს წარმოადგენს საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის სრულყოფილი განხილვა მსოფლიოს სხვა და სხვა სახელმწიფოში არსებული საუკეთესო პრაქტიკის მაგალითზე. სწორედ ყოველივეს გაანალიზებიდან გამომდინარე აღმოჩენილია პრობლემა და დასახულია მისი გადაჭრის გზები, სიახლის დანერგვის გზით, რომელიც სრულიად იქნება დაფუძნებული თანამედროვე ნოვატორულ მიდგომებზე. ამასთანავე კვლევის მიზანს წარმოადგენს სხვა და სხვა გზების ძიება, რათა სრულყოფილი გავხადოთ საბაჟო პროცედურები, მინიმუმამდე დავიყვანოთ შეცდომის დაშვების რისკები. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის გაძლიერების მთავარ მიზანს კი წარმოადგენს სახელმწიფო უსაფრთხოების მაქსიმალურად გაზრდა სახელმწიფო საზღვრების კონტროლით, რაც პირდაპირ არის დაკავშირებული ქვეყანაში არსებულ სოციალური ცხოვრების ინდექსზე.

ზემოთ ჩამოთვლილი მიზნების მიღწევის მიზნით ნაშრომში დასახულ იქნა ამოცანები, ესენია:

1. ასოცირების შეთანხმებაში აღწერილი ყოველი პუნქტის პრაქტიკაში რეალიზება;
2. იმ ქვეყანათა პრაქტიკის საფუძვლიანი კვლევა, რომლებიც საჯარო სამსახურებში იყენებენ ნაწილ ტექნოლოგიებსა და ხელოვნურ ინტელექტს და მათგან რეკომენდაციების მიღება;
3. საქართველოს საბაჟო კანონმდებლობის მაქსიმალური დახვეწა და მიახლოება ევროპულ მოდელთან;
4. ნაწილ ტექნოლოგიათა, ხელოვნური ინტელექტის მქონე რობოტთა დახმარებით საბაჟო ორგანოს თანამშრომელთა საქმიანობის საფრთხის შემცირება, ადამიანური რესურსების დაზოგვა;
5. საბაჟო პროცედურათა დახვეწა, გამარტივება და დროის შემცირება.

**კვლევის მეთოდოლოგია-** მოცემულ ნაშრომში გამოყენებულ იქნა შედარებით სამართლებრივი კვლევა, განზოგადებები, სოციოლოგიური, ლიტერატურის მიმოხილვაზე დაყრდნობილი მსჯელობა, კვლევითი და სხვა სახის მეთოდოლოგიური მიდგომები. შესწავლილ იქნა სასამართლო გადაწყვეტილებები და მოხდა კანონისა და პრაქტიკის ერთმანეთთან საფუძვლიანი შედარება და აქედან გამომდინარე დასკვნის გამოტანა. ნაშრომში გამოყენებულია კვლევის მეთოდოლოგიის სხვადასხვა სახე, რამაც მოგვცა საშუალება თემის კრიტიკული ანალიზისა და აქედან გამომდინარე, საბაჟო სამართალში არსებული პრობლემატური საკითხების ნოვატორული გზებით გადაჭრისა.

ნაშრომზე მუშაობის პროცესში ზემოთ ჩამოთვლილი მეთოდოლოგიური მიდგომები კომპლექსურად იქნა გამოყენებული, რამაც მოგვცა საშუალება საკითხის საფუძვლიანი შესწავლის.

**ლიტერატურის მიმოხილვა-** ნაშრომში წარმოდგენილი მოსაზრებები ემყარება, ისეთ სამართლებრივ კონცეფციას, როგორცაა: ქართული თუ საერთაშორისო სამართლებრივი კანონმდებლობა, დირექტივები და სასამართლო პრაქტიკა. გამოყენებულ იქნა, საქართველოს საბაჟო კოდექსი და მასთან დაკავშირებული კანონქვემდებარე



ნორმატიული აქტები და საქართველოს ფინანსთა მისინტრის მიერ, აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით მიღებული დადგენილებები, განხილულ იქნა ასოცირების ხელშეკრულება და ასევე აღმოჩენილი პრობლემებიდან გამომდინარე, ჩავრთეთ განმარტებები სამედიცინო ლიტერატურიდანაც. ამასთანავე, გაანალიზებულ იქნა ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოთა საკანონმდებლო სივრცე და მაქსიმალურად იქნა გამოკვლეული სამართლებრივ-სამეცნიერო ლიტერატურა წიგნების, სტატიებისა თუ დისერტაციების სახით.

**კვლევის მეცნიერული სიახლე-** აღნიშნულ ნაშრომში მეცნიერულ სახლეს წარმოადგენს ის მიდგომა, რომლის მეშვეობითაც უნდა გადაიჭრას თემის კვლევისას აღმოჩენილი ხარვეზი. საკითხის სიღრმისეულმა შესწავლამ, მაგალითებმა უახლოესი წარსულიდან ნათელყო თუ რაოდენ დიდი საშიშროების ქვეშ დგება საბაჟო სამსახურების თანამშრომელთა სიცოცხლე და ჯანმრთელობა საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის უშუალოდ განხორციელებისას, სწორედ ამიტომ სიახლის სახით განხილულ იქნა აღნიშნული საქმიანობის ნაწილობრივებისა და ხელოვნური ინტელექტის მქონე რობოტების მიერ შესრულების შესაძლებლობები. რაც საბოლოო ჯამში არამხოლოდ დაიცავს ადამიანის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას არამედ მოგვცემს საუკეთესო შედეგებს ნებისმიერი საბაჟო პროცედურის განხორციელებისას- იქნება ეს დროის მენეჯმენტისა თუ ფინანსების სწორად წარმართვის საკითხები.

**ნაშრომის სტრუქტურა-** ეს ნაშრომი არის კვლევა საბაჟო სამართლის უმნიშვნელოვანესი კომპონენტისა და იგი შედგება შესავლისგან, ოთხი თავისგან, დასკვნის, კვლევის შედეგების, რეკომენდაციებისა და გამოყენებული ლიტერატურის ჩამონათვალისაგან. ნაშრომის სტრუქტურა განსაზღვრულ იქნა, საკვლევი თემის მიზნებისა და ამოცანებისაგან.

# თავი I. სახელმწიფო კონტროლი საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისას

## 1.1. ძირითად პრინციპთა ერთობლიობა საქართველოს საბაჟო საზღვრის გადაკვეთისას

ყოველი სახელმწიფოსთვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ამოცანაა სახელმწიფო კონტროლი გაუწიოს საბაჟო ტერიტორიებს, მათზე საქონლის გადაადგილებისას. ვინაიდან შესაძლებელია ეცადონ კანონის დარღვევით აკრძალული საქონლის ამათუ იმ სახელმწიფოს ტერიტორიაზე შეტანას, რისი ფაქტიც არაერთხელ დაფიქსირებულა. ძლიერი საბაჟო კონტროლი არის გარანტი ქვეყნის მდგრადი ეკონომიკური განვითარების, სუვერენიტეტის, უსაფრთხოების დაცვისა და ყველაფერთან ერთად პოლიტიკური მდგრადობის.

პირველ რიგში, აღნიშნულ საკითხზე საუბრისას აუცილებელია განვსაზღვროთ მნიშვნელოვანი ტერმინები. მაგალითად, როგორცაა სახელმწიფო საზღვარი. კანონები თუ სხვადასხვა სახის ინსტრუქციები განსაზღვრავენ ამ მეტად მნიშვნელოვან ტერმინებს. ეს ბრძანებები, თუ დადგენილებები ადგენენ სახელმწიფო საზღვრის კვეთისას კონტროლის განხორციელების აუცილებელ წესებსა თუ ინსტრუქციებს. საბოლოო ჯამში კი, საქართველოს სახელმწიფო საზღვარი შეგვიძლია განვმარტოთ შემდეგნაირად. ეს არის ერთგვარი ხაზი ან ამ ხაზთან არსებული ვერტიკალური სიბრტყე, რომელიც ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიას სახმელეთოს, საჰაეროს, საზღვაოს და ასე შემდეგ გამოყოფს მოსაზღვრე სახელმწიფოს ტერიტორიისაგან.

თემის კვლევისას აუცილებელია განვსაზღვროთ, თუ რა იგულისხმება საქართველოს საბაჟო საზღვრების კვეთაში. საზღვრის კვეთა შესაძლებელია განხორციელდეს სხვადასხვა გზითა თუ სახით. მაგალითად: საჰაერო, საზღვაო, სარკინიგზო თუ სახმელეთო გზებით, ასევე ერთ-ერთი გამორჩეული, საჭირო და სპეციფიური გზებია, ტრანსპორტირების განხორციელება მილსადენი თუ ელექტრო გადამცემი ხაზების გამოყენებით. თუმცა სახელმწიფო ვალდებულია ყველა შემთხვევაში ერთნაირი

სახელმწიფო კონტროლი გაუწიოს ქვეყნის საბაჟო საზღვარზე ნებისმიერი გზით შემოტანილ საქონელს.

საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობების ცნების განმარტება საკმაოდ რთულია, რადგან ორივე ცნება მჭიდროდ არის დაკავშირებული სხვა სამართლებრივ თუ არასამართლებრივ სისტემებთან. სწორედ ამის, შესახებ ძალზედ საინტერესო შენიშვნას აკეთებს ლაშა ფანჩულიძე საკუთარ სტატიაში, „საბაჟო ღირებულების ცნება მისი არსისა და ოდენობის განსაზღვრა...“<sup>1</sup>, რომელიც აღნიშნავს, რომ საბაჟო კონტროლი ხორციელდება გარკვეული მეთოდების გამოყენებით, მაგალითად როგორცაა საბაჟო ღირებულებების დადგენა, თუმცა აღნიშნულის დადგენა ძალზედ რთულია ვინაიდან სამეცნიერო ლიტერატურასა თუ პრაქტიკაში საბაჟო ღირებულებების შინაარსი განსხვავებულადაა აღქმული.

სპეციალური სამსახურები, (საბაჟო პუნქტები) აკონტროლებენ და ახორციელებენ სახელმწიფო საზღვრის დაცვას. აკრძალულია საბაჟო საზღვრის კვეთა კანონით დადგენილი წესების დაუცველად. სახელმწიფო საბაჟო კონტროლი არის სხვადასხვა სახის: სანიტარულ-საკარანტინო, ვეტერინალური, ფიტოსანიტარული, საიმიგრაციო, ასევე კულტურული და მხატვრულ ფასეულობათა გატანის კონტროლი ხორციელდება - „სახელმწიფო საზღვრის რეჟიმისა და დაცვის წესით“ დადგენილ შემთხვევებში. ფიტოსანიტარული და ვეტერინალური სახის კონტროლი მიმართულია მცენარეთა, მცენარეული პროდუქტებისა და ცხოველების მეშვეობითა და სახით სახელმწიფო საზღვარზე მავნე ნივთიერებათა შემოტანისგან ხელის შეშლისკენ. სწორედ ამიტომ არის ფიტოსანიტარული და ვეტერინალური კონტროლი მნიშვნელოვანი. ევროპის საბჭომ 1991 წელს მიიღო დირექტივა Council Directive 91/496/EEC<sup>2</sup>, რომელიც არეგულირებდა ვეტერინარული შემოწმების ორგანიზებას ცხოველებზე. აღნიშნულთან დაკავშირებით

---

<sup>1</sup> იხ., ფანჩულიძე ლ., „საბაჟო ღირებულების ცნება, მისი არსისა და ოდენობის განსაზღვრა“, თსუს სამართლის ჟურნალი, თბილისი, გვ. 1-2, (მოძიებულია: 11.11.2022).

<sup>2</sup> იხ., Council Directive 91/496/EEC of 15 July 1991 laying down the principles governing the organization of veterinary checks on animals entering the Community from third countries and amending Directives 89/662/EEC, 90/425/EEC and 90/675/EEC, ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31991L0496>, (მოძიებულია: 11.11.2022).

არსებობს ძალზედ საინტერესო ევროპის კავშირის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება 2007/275/EC<sup>3</sup>, რომელიც ადგენს წესებს იმ ცხოველებთან და პროდუქტებთან დაკავშირებით, რომლებიც უნდა დაექვემდებარონ ვეტერინარულ შემოწმებას სასაზღვრო ინსპექტირების პუნქტებში თანამეგობრობაში შეყვანისას, 91/496/EEC და 97/78/EC<sup>4</sup> დირექტივების შესაბამისად.

საქართველოს კანონმდებლობა ითვალისწინებს საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებას მრავალ სხვადასხვა გარემოებაში სხვადასხვა სახით. იშვიათ შემთხვევებში თუმცა შესაძლებელია მოხდეს სახელმწიფო, საბაჟო საზღვრების დროებითი დაკეტვა. ამის ძალიან კარგი მაგალითი შეგვიძლია მოვიყვანოთ უახლესი წარსულიდან 2020 წლიდან, როდესაც დროებით აიკრძალა საზღვრის კვეთა მსოფლიოს სხვა და სხვა სახელმწიფოში, გავრცელებული მომაკვდინებელი პანდემიის, კოვიდის გამო.

## **1.2. საბაჟო კონტროლის სამართლებრივი მახასიათებლები და მასთან დაკავშირებული რისკების მართვა**

საბაჟო კონტროლის ცნება საკმაოდ ფართოა და მოიცავს მრავალ ასპექტს, როგორცაა ტვირთებზე დაქვემდებარებული, განსახორციელებელი ფიზიკური და ეკონომიკური საქმიანობები, რაც მოიცავს ტვირთის დათვალიერებას, შეფასებასა თუ აღწერას. მიუხედავად საკითხის უდიდესი მნიშვნელობისა, სამწუხაროდ ქართულ სამართლებრივ სივრცეში ძალზედ მწირია ამ მიმართულებით ლიტერატურა. ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი სახელმძღვანელო, რომელსაც შეგვიძლია ამ საკითხებზე მსჯელობისას დავეყრდნოთ ეკუთვნის პროფესორ ია ხარაზს, რომელიც წიგნში „საბაჟო

---

<sup>3</sup> იხ., 2007/275/EC: Commission Decision of 17 April 2007 concerning lists of animals and products to be subject to controls at border inspection posts under Council Directives 91/496/EEC and 97/78/EC (notified under document number C(2007) 1547) (Text with EEA relevance), ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32007D0275> (მოძიებულია: 11.11.2022).

<sup>4</sup> იხ., Council Directive 97/78/EC of 18 December 1997 laying down the principles governing the organisation of veterinary checks on products entering the Community from third countries, ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31997L0078>, (მოძიებულია: 11.11.2022).

სამართალი”<sup>5</sup>, განმარტავს ტერმინს საბაჟო კონტროლი და ამბობს, რომ ეს არის კანონით განსაზღვრული წესების დაცვა საბაჟო ზონებში და მათი პრაქტიკაში აღსრულება, რომლის განხორციელებისასაც ერთგვარად ვითავსებთ ქვეყნის პროტექტორატის როლსაც, ვინაიდან ვიცავთ ქვეყნის საზღვარს, რათა საზღვარი არ გადაკვეთოს კანონით აკრძალულმა საქონელმა. შეგვიძლია ვთქვათ, რომ საბაჟო კონტროლი მოიცავს სამ ძირითად ეტაპს, ესენია- გაკონტროლება, აღრიცხვა და დათვალიერება.

ემზარ ჯგერენაია, პროფესორი, რომელსაც ეკუთვნის წიგნი „საბაჟო ტექნოლოგიის საფუძვლები”<sup>6</sup>, გამოყოფს საბაჟო კონტროლის ოთხ სახეს. პირველში იგი მოიაზრებს ტვირთებს, რომლებიც გადაადგილდება საჰაერო, საზღვაო, სარკინიგზო გზებით, მეორე სახეში ავტორი მოიაზრებს თავად სატრანსპორტო მოძრავი ტვირთების კონტროლს, სადაც შედის საკმაოდ სპეციფიური კონტროლი ელექტრო სადენებით, მილსადენი გზებით მოძრავი ტვირთებისა, მესამე სახეში მოიაზრება ფიზიკურ პირთა კონტროლი, სადაც შედის მათი თანმხლები ბარგის დათვალიერება და ასე შემდეგ, ხოლო ბოლო მეოთხე ფორმა შერეული სახისაა ვინაიდან ის მოიცავს ყველაფერს, აკრძალულ ტვირთებს, საბრძოლო იარაღსა თუ სპეცნებართვის მქონე ტვირთების დათვალიერებასა და მათზე შესაბამისი კონტროლის განხორციელებას.

მსოფლიოს ბევრ ქვეყანაში მოქმედებს ჟენევის 1982 წლის კონვენცია „ტვირთების საზღვარზე კონტროლის და შემოწმების შესახებ”<sup>7</sup>, რომლის შესახებაც პროფესორი ია ხარაზი საკუთარ წიგნში განმარტავს, რომ აღნიშნული კონვენციით დადგენილი წესებით სარგებლობენ, იმ ქვეყნების ორგანიზაციები, რომლებიც არიან ამ კონვენციის მონაწილენი. ასევე იგი ამბობს, რომ „ჟენევის კონვენციის ძირითადი ფაბულა იმაში მდგომარეობს, რომ კონვენციას მიერთებულმა ყველა ქვეყნის საბაჟო ორგანომ საბაჟო

---

<sup>5</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი”, გამომცემლობა „გეორგიკა”, თბილისი, გვ. 507. (მოძიებულია:11.11.2022).

<sup>6</sup> იხ., ჯგერენაია ე., „საბაჟო ტექნოლოგიის საფუძვლები”, გამომცემლობა „ინტელექტი“, თბილისი, გვ. 214, (მოძიებულია: 10.12.2023).

<sup>7</sup> იხ.,1982 International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods, ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/1982-international-convention-on-the-harmonization-of-frontier-controls-of-goods.html> (მოძიებულია:14.11.2022).

კონტროლთან დაკავშირებული ყველა სახის კონტროლი, მათ შორის: ფიტოსანიტარიულ სასაზღვრო-საკარანტინო, ვეტერინალურ სასაზღვროსაკარანტინო თუ სანიტარიულ-საკარანტინო კონტროლი ერთნაირი პირობებით უნდა განახორციელოს”.<sup>8</sup>

საბაჟო კონტროლზე საუბრისას აუცილებელია ვისაუბროთ იმ ადგილზე, სადაც უშუალოდ მიმდინარეობს ტვირთების დათვალიერება, ანუ საბაჟო კონტროლის ზონებზე, რომლებიც შესაძლებელია განლაგებული იყოს აეროპორტებში, საზღვაო აკვატორიაში და ასე შემდეგ. სწორედ საბაჟო კონტროლის ზონებში ხორციელდება სხვადასხვა სახის საქონლის დათვალიერება მათზე კონტროლის განხორციელება, შესაბამისად აუცილებელია ეს ადგილები სწორად იქნას განსაზღვრული და ორგანიზებული, რათა კანონმა პრაქტიკაში შეძლოს უწყვეტად, გამართულად ფუნქციონირება.

არსებობს საბაჟო კონტროლის მარეგულირებელი კანონები, კანონქვემდებარე თუ ნორმატიული აქტი, თუმცა მათგან ძირითადია საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს #257 ბრძანება „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე”<sup>9</sup> და საქართველოს საბაჟო კოდექსი.<sup>10</sup> საქართველოს საბაჟო კოდექსის 27 მუხლში დეტალურადაა განხილული საბაჟო ორგანოების მიერ უფლებამოსილების განხორციელების ფარგლები, რისკების მართვის მეთოდები და მუშაობის წესი. ამასთანავე გაერთიანებული ერების 2013 წლის მთავრობათაშორის შეთანხმებაში ძალიან კარგად არის განხილული, საბაჟო ზონაში საქონლის გადაადგილების წესები, საბაჟო კონტროლის დაქვემდებარების ქვეშ. 10-ე და მე-9 მუხლი ითვალისწინებს ერთ საბაჟო ოფისში (მაგალითად, საერთაშორისო აეროპორტში ან საზღვაო პორტში) შემოსული

---

<sup>8</sup> იხ., ხარაზი ი., საქართველოს საგადასახადო სამართალი, პირველი ნაწილი, თბილისი, 2020, გამომცემლობა „გეორგია“, თბილისი, გვ. 54. (მოძიებულია: 10.12.2022).

<sup>9</sup> იხ., საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს #257 ბრძანება „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე”, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1709684>, (მოძიებულია:14.11.2022).

<sup>10</sup> იხ., საქართველოს კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.27, პუნქტი 1, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6> (მოძიებულია:14.11.2022).

იმპორტირებული საქონლის მიწოდებას შიდა საბოლოო დანიშნულების ადგილზე, სადაც იმპორტიორი განახორციელებს საქონლის დეკლარირებას და განბაჟებას. ეს ღონისძიება მიზნად ისახავს საქონლის გამარტივებული პროცედურებით გადატანას შიდა საბაჟო ოფისებში, რაც საშუალებას მისცემს იმპორტიორს განახორციელოს საქონლის გადატანა დანიშნულების ადგილზე და არა შესვლის წერტილში, რითაც დაჩქარდება საქონლის ნაკადი საზღვარზე.<sup>11</sup> პირველ რიგში, განვიხილოთ საბაჟო კონტროლის განხორციელების პირველი ფორმა, რომელიც გულისხმობს საბაჟო ორგანოს მიერ წარდგენილი დოკუმენტაციის, დეკლარაციისა თუ მისთვის წარდგენილი სხვა ინფორმაციის, დოკუმენტების შემოწმებას. შემოსავლების სამსახური მონაცემთა ავტომატიზირებული სისტემის „eCustom“-ის<sup>12</sup> მეშვეობით ან გადასახადების ადმინისტრირების საინფორმაციო სისტემა „OracI“-ს<sup>13</sup> მეშვეობით, ახორციელებს დეკლარირებული საქონლის საბაჟო კონტროლს. რის შემდეგაც რისკების გამოთვლის შედეგად რეგისტრირებული საქონლისათვის განისაზღვრება შესაბამისი დერეფანი-მწვანე, ლურჯი, ყვითელი ან წითელი. ინსტრუქციის მეხუთე მუხლის მიხედვით მწვანე დერეფანი მოიაზრებს საქონლის გაშვებას დათვალიერებისა და დოკუმენტების, დეკლარაციის შემოწმების გარეშე. ლურჯი დერეფანი გულისხმობს საქონლის გაშვებას დათვალიერებისა და დოკუმენტების, დეკლარაციის შემოწმების გარეშე, თუმცა ამ შემთხვევაში აუცილებელი პირობაა გაშვების შემდგომ აუცილებელი კონტროლის გავლა, რაც შეიძლება გულისხმობდეს საქონლის რაოდენობის, სახეობათა, საბაჟო ღირებულების შესაბამისობაში არსებობის შემოწმებას საქართველოს კანონმდებლობასთან. ყვითელი დერეფანი გულისხმობს საქონლის თაობაზე ელექტრონულად მიღებული შეტყობინების

---

<sup>11</sup> იხ., A dry port refers to an inland location which serves as a logistics centre connected to one or more modes of transport for the handling, storage and regulatory inspection of goods and the execution of applicable customs control and formalities. See United Nations 2013: Inter-Government Agreement for Dry Ports. ხელმისაწვდომია:<https://www.unescap.org/sites/default/files/Presentation%20-%20Dry%20Ports%201-1%20revised.pdf> (მოძიებულია:16.11.2022).

<sup>12</sup> იხ., შემოსავლების სამსახური მონაცემთა ავტომატიზირებული სისტემა, ხელმისაწვდომია: <https://eservices.rs.ge/ServiceRequestNew.aspx?p=835> (მოძიებულია:16.11.2022).

<sup>13</sup> იხ., გადასახადების ადმინისტრირების საინფორმაციო სისტემა, ხელმისაწვდომია: <https://www.oracle.com/engineered-systems/> (მოძიებულია:16.11.2022).

შესაბამისად დოკუმენტებისა და დეკლარაციის სრულ ან ნაწილობრივ შემოწმებას, თუმცა ის არ მოიცავს საქონლის დათვალიერებას. ბოლო წითელი დერეფანი კი გულისხმობს საქონლის გაფორმების პროცესის წარმართვას დოკუმენტებისა და დეკლარაციის სრულ ან ნაწილობრივ შემოწმებას, მიღებული ელექტრონული შეტყობინების საფუძველზე, რაც არ გამორიცხავს საქონლის განმეორებით დათვალიერებას აღმოჩენილი გარემოებების გამო. აქაც, რა თქმა უნდა ხაზი უნდა გავუსვათ იმ ფაქტს, რომ ეს პროცესები სრულიად ავტომატიზირებულია, შესაბამისად თუკი არ მოხდება მონაცემთა ელექტრონული დამუშავება და ზემოთ აღნიშნულ ბაზაში გატარება საქონელი ავტომატურად მოხვდება წითელ დერეფანში.

განსაკუთრებით მინდა ხაზი გავუსვა იმ ფაქტს, რომ საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებაში უდიდეს როლს ასრულებს ტექნოლოგიები. მაგალითად, ამ კუთხით შეგვიძლია გამოვყოთ აუდიო ვიდეო მასალის ჩაწერის განხორციელება საბაჟო ორგანოს მიერ, რასაც ძალიან დიდი წვლილი შეაქვს კონტროლის განხორციელების სრულყოფაში, ვინაიდან ეს არის ერთ-ერთი საუკეთესო გარანტი რისკების მინიმალიზაციისათვის. საქართველოს საბაჟო კოდექსის 27-მუხლის „გ“<sup>14</sup> ქვეპუნქტი ზუსტად საუბრობს ჩვენს განსახილველ თემაზე და ამბობს, რომ საბაჟო ორგანო კონტროლის განხორციელებისას უფლებამოსილია განახორციელოს შენობა-ნაგებობისა და ტერიტორიის, სატრანსპორტო საშუალებისა და ასევე საქონლის დათვალიერება. დათვალიერება შესაძლებელია განხორციელებულ იქნეს, რენტგენული ინსპექტირების, იგივე სკანერის მეშვეობით, საქონელზე არსებული შტამპების, ლუქების მოხსნის და საქონლის დათვალიერებით, ხოლო საფოსტო გზავნილების შემთხვევაში გამოიყენება სკანირების მეთოდი. თუკი დათვალიერებისას გამოიკვეთა ესა თუ ის საეჭვო ფაქტი და საჭირო გახდა მონაცემთა დაზუსტება, გადამოწმება, საბაჟო ორგანოს თანამშრომელი რა თქმა უნდა უფლებამოსილია მოსთხოვოს დეკლარანტს საქონლის ტრანსპორტირებაში, გახსნაში, გადაზიდვაში, აწონვაში დახმარება. ასევე, მიიღოს

---

<sup>14</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.27, პუნქტი 1, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6>(მოძიებულია:17.11.2022.



დათვალიერებისათვის აუცილებლად საჭირო ინფორმაცია და შესაბამისადვე მიიღოს გადაწყვეტილება დათვალიერების არეალის გაზრდის თაობაზე. საბაჟო ორგანოს თანამშრომლის უფლებამოსილებაში შედის ისიც, რომ საჭიროების შემთხვევაში დათვალიერების პროცესში, მას შეუძლია ჩართოს კონკრეტული მიმართულების სპეციალისტები და ექსპერტები, თუკი დათვალიერების პროცესში იკვეთება ამის აუცილებლობა, ასევე შეუძლია აიღოს საქონლის ნიმუში ან სინჯი. ვფიქრობ, აღნიშნული მოქმედებების განხორციელებით მკვეთრად მცირდება საშიშროება საბაჟო ზონიდან არაკანონიერი საქონლის ტრანსპორტირებისა და შესაბამისად რისკებიც მინიმალური ხდება. საბაჟო კონტროლის ფარგლებში განხორციელებული დათვალიერების პროცესი საკამოდ კომპლექსურია და მისი მიმდინარეობისას საბაჟო ორგანოს თანამშრომელს აკისრია უდიდესი პასუხისმგებლობა და ვალდებულება პირველ რიგში არ დააზიანოს საქონელი, დაიცვას დეკლარანტის უფლებები, დათვალიერების პროცესში გადაღებული, სკანირებული ყველა სურათი, ინფორმაცია ასახოს ელექტრონულ ბაზაში, ხოლო თუკი მიღებული ინფორმაცია შეიცავს კანონდარღვევის ნიშნებს, იგი ვალდებულია დაუყონებლივ მიმართოს საბაჟო ორგანოს შესაბამის სამსახურებს, საბოლოოდ კი აუცილებლად უნდა ვისაუბროთ ვადებზეც, რომლის ფარგლებშიც ხორციელდება ყველა ზემოთ ჩამოთვლილი მოქმედება, აუცილებელია დათვალიერება განხორციელებულ იქნას გონივრულ ვადაში. მოსალოდნელი დათვალიერების შესახებ დეკლარანტს საბაჟო ორგანოს შესაბამისი სამსახური უგზავნის შეტყობინებას, სადაც მითითებულია დათვალიერების განხორციელების დრო, რომელშიც დათვალიერების დროდ უნდა მიეთითოს შეტყობინების გაგზავნის შემდგომი დღის არაუგვიანეს 17:00 საათი. ხოლო, „გეზ-ში ან საბაჟო დეპარტამენტის გაფორმების განყოფილებაში წარდგენილი საქონლის დათვალიერების ელექტრონულ შეტყობინებაში დათვალიერების დროდ, უნდა მიეთითოს შეტყობინების გადაცემის მომენტიდან არაუგვიანეს 2 საათი.“<sup>15</sup> დეკლარანტს

---

<sup>15</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, დანართი №2, თავი პირველი, მ.19, ხელმისაწვდომია:<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია:17.11.2022).

აქვს შესაძლებლობა დათვალიერების დროის ამოწურვამდე არაუგვიანეს ერთი საათისა, მიმართოს საბაჟო ორგანოს თხოვნით, რომ დათვალიერება იქნეს გადავადებული, რაც კანონმდებლობით შესაძლებელია მხოლოდ არაუმეტეს 5 დღისა. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს ბრძანება №257 „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე“<sup>16</sup> ინსტრუქციის 19 მუხლი მითითებას იძლევა დათვალიერების სახეებზე, რომელიც შეიძლება იყოს განმეორებითი, დამატებითი და მიზანმიმართული. განმეორებითი დათვალიერების შესახებ გადაწყვეტილება მიღებული უნდა იქნეს საქონლის საბაჟო კონტროლის ზონიდან გატანამდე, რის შესახებაც გადაწყვეტილებას იღებს, საბაჟო ორგანოს შესაბამისი უფლებამოსილებით აღჭურვილი პირი ან დეკლარანტის დასაბუთებული წერილობითი მოთხოვნის საფუძველზე. დამატებითი დათვალიერება ხორციელდება მაშინ, როდესაც დეკლარანტი მიიჩნევს, რომ საქონლის ნაწილის დათვალიერებით მიღებული შედეგები არ შეიძლება გავრცელებული იქნეს საქონლის მთლიან ნაწილზე, ასევე თუკი აღმოჩენილი იქნება შეუსაბამობა წარდგენილ დოკუმენტებსა და საქონლის ფაქტიურ მონაცემებს შორის. დამატებითი დათვალიერებისას, უნდა განხორციელდეს საქონლის სრული ან კანონით დადგენილზე მეტი ნაწილის დათვალიერება. მიზანმიმართული დათვალიერება შესაძლებელია განხორციელებულ იქნას განმეორებით ან დამატებით დათვალიერებასთან ერთადაც. მისი განხორციელება აუცილებელი ხდება, როცა სკანირების შედეგად მიღებულ შედეგებში ან სამართალდამცავი წყაროებიდან მიღებული ინფორმაციის მიხედვით, შესაძლებელია სახეზე იყოს საბაჟო კანონმდებლობის დარღვევა ან ამის მცდელობა. ამ შემთხვევაში საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია გახსნას საქონლის ნებისმიერი ნაწილი და შეამოწმოს სატრანსპორტო საშუალების ყველა სათავსო.

---

<sup>16</sup> იქვე, მ.19.

„საბაჟო კონტროლის შესახებ“<sup>17</sup> მე-20 მუხლი ადგენს, თუ როგორ უნდა განხორციელდეს სხვადასხვა კატეგორიის, სახეობისა თუ დასახელების საქონლის შემოწმება. საქონლის რა პროცენტულობა უნდა იქნეს შემოწმებული, რათა მინიმუმამდე იქნას დაყვანილი ყველა რისკი. ვფიქრობ, აღნიშნული ერთ-ერთი ყველაზე საინტერესო ასპექტია ჩემი განსახილველი თემისა, იმ შემთხვევაში თუკი მას განვიხილავთ სხვა და სხვა კუთხით. ინსტრუქციის მიხედვით, ერთი სახეობის საქონლის, მსგავსად შეფუთულისა და დახარისხებულის დათვალაიერება ხორციელდება შემთხვევითი შერჩევითობის პრინციპით არანაკლებ 5 პროცენტის რაოდენობით. ხოლო თუკი დეკლარაციაში მითითებულ საქონლის სახეობათა რაოდენობა აჭარბებს 50% დათვალაიერება ხორციელდება შემთხვევითობის პრინციპით სხვადასხვა სახეობის საქონლის რაოდენობის არანაკლებ 20% რაოდენობით და ასე შემდეგ. კანონის მიხედვით ერთადერთი შემთხვევა, როდესაც საქონლის დათვალაიერება ხორციელდება 100% არის მაშინ, როდესაც საქონელი არ არის დახარისხებული თითოეული სახეობის მიხედვით. ამ შემთხვევაში ვფიქრობ, რომ აღნიშნულ საკითხს კანონმდებლობა მაქსიმალურადაა მორგებული თუმცა დავამატებ იმასაც, რომ სამწუხაროდ არსებული ნორმები სრულყოფილი დაცვის საშუალებად მაინც არ გვევლინება, თუმცა იგი ნამდვილად ამცირებს იმის რისკს, რომ კანონით აკრძალული საქონელი გადაკვეთს ქვეყნის საზღვარს.

საბაჟო ორგანოს თანამშრომელი, საბაჟო კონტროლის განხორციელებისას უფლებამოსილია აიღოს საქონლის სინჯი ან ნიმუში, ზოგიერთ შემთხვევაში აღნიშნულ პროცესს ახორციელებს სპეციალური ცოდნით აღჭურვილი პირი, ანუ ექსპერტი ან სპეციალისტი. საბაჟო ორგანოს თანამშრომლები მიეკუთვნებიან მაღალ რისკ ჯგუფს სხვადასხვა დაავადებებისა თუ ინფექციების გადადების კუთხით, რაც რა თქმა უნდა გამოწვეულია მათი საქმიანობით. ისინი არაინ ადამიანები, რომლებსაც პროფესიულად ყოველდღიური შეხება აქვთ სხვადასხვა შესაძლო ვირუსისა, თუ ინფექციის მატარებელ საქონელთან, მოქალაქეებთან თუ გარემოსთან რომელშიც ისინი საქმიანობენ. სინჯებისა

---

<sup>17</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, დანართი №2, თავი პირველი, მ.20, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია:17.11.2022).

და ნიმუშების აღება ამცირებს არაკანონიერი დასახელების საქონლის საზღვარზე გატარების რისკს, თუმცა ამასთანავე ზრდის საბაჟო ზონის თანამშრომელთა ჯანმრთელობის დაზიანების შანსებსაც. 2003 წელს გავრცელებული SARS-ის ეპიდემია, არის ძალიან კარგი მაგალითი იმისა, თუ როგორი რისკის ქვეშ უწევთ მუშაობა საბაჟო ზონის თანამშრომლებს. 2003 წელს რიგმა ქვეყნებმა დააწესეს სასაზღვრო ზომები, როგორც ამ პანდემიის საერთაშორისო გავრცელების დათრგუნვისა და შეჩერების საშუალება.<sup>18</sup>ეს ზომები შედგებოდა სასაზღვრო შესვლის, სკრინინგის პროგრამების კომბინაციით, რათა გამოევიწყინათ ჩამოსული მოგზაურები SARS-ის სიმპტომებით, კარანტინი, იზოლაცია და კომუნიკაციები.<sup>19</sup>იმ პერიოდში ეს იყო საკმაოდ ინოვაციური მიდგომა და პანდემიასთან ბრძოლისათვის უმნიშვნელოვანესი ბერკეტი. აღნიშნული საკითხი კი ძალიან კარგად არის განხილული ნაშრომში „ინფექციური დაავადებების სკრინინგი საერთაშორისო აეროპორტებში-ფრანკფურტის მოდელი“.<sup>20</sup>

საბაჟო კონტროლის განხორციელებისათვის მნიშვნელოვან ნიუანს წარმოადგენს საქონლის, სათავსებისა თუ სატრანსპორტო საშუალებების იდენტიფიკაცია. ზოგადად სიტყვა იდენტიფიკაციაში იგულისხმება-ამოცნობა, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში კი საქონლის ამოცნობა, ხოლო საიდენტიფიკაციო საშუალებები გულისხმობს, იმ საშუალებათა ერთობლიობას, რომელიც გამოიყენება საქონლის ამოცნობის პროცესში. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის მიერ გამოცემული 257-ე ბრძანებით<sup>21</sup> დამტკიცებული ინსტრუქცია „საბაჟო კონტროლის შესახებ“<sup>22</sup>, თავ მეხუთეში არეგულირებს საბაჟო იდენტიფიკაციის საშუალებების გამოყენების წესს.

---

<sup>18</sup> იხ., Samaan.G, Patel.M, Spencer.J, Roberts.L, „Border screening for SARS in Australia: what has been learnt?“, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/14984341/> (მოძიებულია:01.02.2023).

<sup>19</sup> იხ., K Glass I, N G Becker., „Evaluation of measures to reduce international spread of SARS“, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16476169/> (მოძიებულია:01.02.2023).

<sup>20</sup> იხ.,Gaber.W,Goetsch.U,Diel.R,W Doerr. H,Gottschalk.R ., „ Screening for infectious diseases at international airports: the Frankfurt model“, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19601499/> (მოძიებულია:01.02.2023).

<sup>21</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, დანართი №2, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია:02.02.2023).

<sup>22</sup> იქვე. თავი 5.

იდენტიფიკაციის პროცესში გამოიყენება სხვადასხვა საშუალებები. ესენია: ბეჭედი, ზონარი, პლომბი, ლუქი, შტამპი, მწებავი ლენტი, ტომრები და სხვა, საიდენტიფიკაციო ობიექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე. თუმცა, უნდა ავლიწნოთ, რომ აუცილებელია საიდენტიფიკაციო ნიშნები აკმაყოფილებდნენ, ისეთ მოთხოვნებს, როგორებიცაა მაგალითად ამ ნიშნების სიმყარე და გამძლეობა დაზიანების მიმართ, მათი შემოწმებისა და იდენტიფიკაციის შესაძლებლობა, შეუძლებელი უნდა იყოს ამ ნიშნების დაზიანება და მოშორება, მათი დადების პროცესი უნდა იყოს მარტივი და სწრაფი, ასევე აუცილებელია, ეს ნიშნები იყოს ერთჯერადი და შეუძლებელი იყოს მათი კოპირება, გამრავლება ან გაყალბება, თითოეულ მათგანს უნდა გააჩნდეს ინდივიდუალური უნიკალური კოდი. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის პრაქტიკაში განხორციელების კუთხით უდიდეს როლს თამაშობს, საბაჟო ორგანოების მიერ გადასაზიდ საქონელზე თუ სატრანსპორტო საშუალებებზე, მაგალითად ვაგონებზე დადებული საიდენტიფიკაციო ნიშნები, ლუქები, დამლა და ასე შემდეგ. ეს არის ერთგვარი საშუალება, რათა გამოირიცხოს უცხო პირთა მიერ საბაჟო ორგანოს კონტროლსა და ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლის, შენობა ნაგებობებისა თუ სატრანსპორტო საშუალებებში უკანონო შეღწევის ფაქტები აღნიშნული საიდენტიფიკაციო ნიშნების დაუზიანებლად, მოუცილებლად და სახეცვლის გარეშე.

აღნიშნულთან დაკავშირებით არსებობს სასამართლო გადაწყვეტილება მიღებული საკასაციო სასამართლოს მიერ 2009 წლის 26 მარტს<sup>23</sup>. 2007 წლის 25 ივნისს შპს „საქართველოს რკინიგზამ“ სარჩელით მიმართა ბათუმის საქალაქო სასამართლოს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს შემოსავლების სამსახურის რეგიონალური საბაჟოს „დასავლეთის“ მიმართ. 2007 წლის 18 მაისს ზესტაფონის სადგურში შევიდა შპს „ვალიბექის“ ტვირთით დატვირთული ვაგონი, რომლის დამღებსაც კანონით დადგენილი წესების სრული დაცვით ამოწმებდა სადგურის უფლებამოსილი

---

<sup>23</sup> იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, საქმე N1140-11-2(კ-08), №2, „საგადასახადო დავები“, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/uploadfile/pdf/admin201002uni.pdf?fbclid=IwAR3rjsN9u5Vnq0SQOCsTUgN7C h9WNAgzxL8g1z2fOKIz1mgJjBJ3eliGMag> (მოძიებულია:02.02.2023).

კონსულტანტი ჯ.ტ, რა დროსაც მის მიერ შემთხვევით იქნა დაზიანებული საბაჟო ორგანოს მოხელეების მიერ დადებული დამლა, რის შესახებაც ეცნობა საბაჟო „დასავლეთს“, რომლის მიერაც შედგენილი იქნა სამართალდარღვევის ოქმები, რომელთა მიხედვითაც სადგურ „ზესტაფონს“ დაეკისრა ჯარიმა 10000 ლარის ოდენობით. თუმცა იგი ამტკიცებდა, რომ მათ მიერ არ ყოფილა ჩადენილი სამართალდარღვევა. სასამართლომ დაადასტურა, რომ დარღვეული იყო ვაგონის ნიშანდებისა და მათი დაკეტვის წესები, ვინაიდან ვაგონის კარები დაკეტილი იყო მხოლოდ და მხოლოდ რკინის მავთულებით და არა კანონით გათვალისწინებული სპეციალური ლუქებით. მან დაადგინა, რომ საბაჟო ორგანოს თანხმობის გარეშე განხორციელდა საბაჟო იდენტიფიკაციის ნიშნების მოცილება, დაზიანება ან განადგურება, რაც აღნიშნულ ქეისში ნამდვილად იყო სახეზე. საქალაქო სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილება გასაჩივრებულ იქნა საკასაციო სასამართლოში, რომელმაც საბოლოო ჯამში საქართველოს რკინიგზის საკასაციო საჩივარი ნაწილობრივ დააკმაყოფილა, ვინაიდან დადგინდა, რომ სამართალდარღვევის ოქმის შედგენას არ ესწრებოდა შპს „საქართველოს რკინიგზის“ სამართალდამრღვევად მიჩნეული პირის წარმომადგენელი, შესაბამისად მათ არ მიეცათ საშუალება ოქმში საკუთარი მოსაზრებებისა და შენიშვნების შეტანისა. გამომდინარე აქედან გაუქმდა ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს მიერ მიღებული განჩინება სამართალდარღვევის ოქმების ბათილად ცნობაზე უარის თქმის ნაწილში და ამ ნაწილში საქმე განსახილველად დაუბრუნდა იგივე სასამართლოს. მეორე ძალზედ საინტერესო ქეისი, ნომრით-17-16(კ-10)<sup>24</sup> კი შეეხება შემთხვევას, როდესაც საბაჟო ორგანოზე შეუტყობინებლად განხორციელდა საიდენტიფიკაციო ნიშნების მოხსნა, მოცილება. 2008 წლის 23 სექტემბერს სადგურ „...“ შემჩნეულ იქნა, რომ კონტეინერი ვაგონზე განთავსებული იყო მეტად არასტანდარტულად, ამასთანავე ყურადღება მიიქცია იმ ფაქტმა, რომ ვაგონი დალუქული იყო არა რომელიმე სახელმწიფოს საბაჟო ორგანოს მიერ არამედ ტვირთგამგზავნის მიერ. ამის შემდგომ

---

<sup>24</sup> იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, 2011, №12, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/upload-file/pdf/admin-2011-12-uni.pdf> (მოძიებულია: 02.02.2023).

შედეგა შესაბამისი აქტი რის შედეგადაც ტვირთი გამართულად იქნა განთავსებული ვაგონზე და დალუქული შესაბამისი კანონისმიერი კომისიური წესით. აქ კი იკვეთება ის ფაქტი, რომ ყოველივე აღნიშნული განახორციელა იურიდიულმა პირმა, რის შემდგომაც მან აცნობა მის მიერ განხორციელებული მოქმედებების შესახებ უფლებამოსილ საბაჟო ორგანოს, რომელსაც წესით თავად უნდა განხორციელებინა ზემოთ ჩამოთვლილი მოქმედებები. აღნიშნულიდან გამომდინარე საბაჟო ორგანომ დააჯარიმა აღნიშნული იურიდიული პირი, რომელიც ასაბუთებდა, რომ მათი ქმედება არ უნდა ყოფილიყო აღქმული, როგორც საბაჟო კოდექსის 239-მუხლის დარღვევა, რადგან მუხლის დისპოზიცია მოიაზრებდა ნიშნების განზრახ დაზიანებას, რაც მოცემულ შემთხვევაში მათ მიერ არ ყოფილა განხორციელებული. საბოლოო ჯამში სასამართლომ იმსჯელა და დაადგინა, რომ არ დაკმაყოფილდეს შპს-ს საკასაციო საჩივარი, ვინაიდან სახეზე რეალურად არსებობდა უკანონო ქმედებათა განხორციელების აშკარა ნიშნები. საბაჟო კოდექსის მიხედვით იდენტიფიკაციის ნიშნების დადების უფლებამოსილება აქვს მხოლოდ საბაჟო ორგანოს, რომელსაც ასევე უნდა ეცნობოს აღნიშნული ნიშნების დაზიანების თობაზე. ვფიქრობ განხილული ორი ქეისი კიდევ უფრო კარგად წარმოაჩენს საიდენტიფიკაციო ნიშნების უდიდეს მნიშვნელობას საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის სრულყოფილად განხორციელების საქმეში და ხაზს უსვამს, თუ როდენ მნიშვნელოვანია ლუქებისა და სხვადასხვა საიდენტიფიკაციო ნიშნების კანონით დადგენილი წესის დაცვით დადება.

პრაქტიკაში ტერმინ „საიდენტიფიკაციო საშუალებების“ ნაცვლად ხშირად გამოიყენებენ ტერმინ „საბაჟო უზრუნველყოფის ატრიბუტები“, აღნიშნულთან დაკავშირებით ძალზედ საინტერესო და ვფიქრობ მართებული მოსაზრებაც აქვს დაფიქსირებული საკუთარ ნაშრომში „საბაჟო საქმის საფუძვლები“, ბატონ ვლადიმერ ლორთქიფანიძეს, რომელიც მიიჩნევს რომ ტერმინი „საბაჟო უზრუნველყოფის ატრიბუტები“ ერთგვარად ავიწროებს ტერმინ „საიდენტიფიკაციო საშუალებებს“ და ამით იგი დაიყვანება საბაჟო მიზნების დონემდე, თუმცა მეორეს მხრივ იგი უფრო ზუსტია, რადგან „იგი მოიცავს არა მარტო საქონლის გარკვეულ ნიშანდებებს, არამედ

საბაჟო, სატრანსპორტო და საქონლის თანხლებ დოკუმენტებზე საჭირო წარწერების გაკეთებას, შტამპების და ბეჭდის დასმას, ხელმოწერებს და სხვა ატრიბუტებს, რომლებიც გამოხატავენ საბაჟო კონტროლის და გაფორმების დამთავრების, საზღვარზე საქონლის და სატრანსპორტო საშუალებების გადაადგილების ნებართვას<sup>25</sup>. საინტერესოა ის თუ როდის ახორციელებს საბაჟო ორგანო ნიშანდებას. მაშინ, როდესაც საქართველოს ტერიტორიაზე შემოტანილია ისეთი საქონელი, რომელსაც თან არ ახლავს დოკუმენტაცია, რომლის მეშვეობითაც შესაძლებელი იქნება მისი საქართველოს ტერიტორიაზე გადაადგილება (ბრძანება, სერთიფიკატი, ნებართვა და ა.შ), „თუკი საქონლის შემდგომი იდენტიფიკაცია აუცილებელია საქონლის საბაჟო დამუშავების ოპერაციების გამოყენებისას გათვალისწინებული მოთხოვნების შესასრულებლად“<sup>26</sup>. ამასთანავე საბაჟო ორგანოს საქონლის ნიშანდებას აუცილებლად ახორციელებს, თუკი საქონლის შემდგომი იდენტიფიკაცია რეექსპორტისას, ან თუნდაც სხვა აუცილებელი საბაჟო პროცედურების გამოყენებისას, საბაჟო ფორმალობების განხორციელების დაწყებისას, ზედამხედველობის განხორციელებისას, საქართველოს საბაჟო საზღვარზე უნებართვო, უსერთიფიკატო საქონლის შემოსვლისას და ასე შემდეგ. საინტერესოა ის ფაქტიც, რომ კანონმდებლობით დასაშვებია შენობაზე, საქონელზე, ავტოსატრანსპორტო საშუალებებზე გამოყენებულ იქნას რამოდენიმე სხვადასხვა საიდენტიფიკაციო საშუალება. აქვე აუცილებელია ავღნიშნოთ, ამ პროცესში ტექნოლოგიის როლიც, ვინაიდან მოქმედებდათ ამ ჯაჭვში შესაძლებელია გამოყენებულ იქნას საჭიროებისამებრ ფოტო-ვიდეო-აუდიო გადაღებაც. კანონმდებლობით დასაშვებია საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილდეს ცხოველები, მცენარეები, ჯართი, სხვა საყარი ტვირთი ან ისეთი საქონელი რომლის დიდი გაბარიტების გამოც შეუძლებელია მათი დაშლა ან დანაწილება<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> იხ., ლორთქიფანიძე ვ., „საბაჟო საქმის საფუძვლები“, თბილისი, გვ. 257, (მოძიებულია:10.02.2023).

<sup>26</sup> იხ., საქართველოს კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.34, „ე“-ქვეპუნქტი, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6> ასევე, ხარაზი ი; საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი, თბილისი, 2021, გვ. 494, (მოძიებულია:10.02.2023).

<sup>27</sup> იქვე, მ.36.



აქვე უნდა განვიხილოთ კიდევ ერთი საინტერესო ნიუანსი. წესები მილსადენითა და ელექტროგადამცემი ხაზებით ტრანსპორტირებული საქონლის ნიშანდების შესახებ რეგულირდება ინსტრუქციით „მილსადენითა და ელექტროგადამცემი ხაზებით გადაადგილებული საქონლის შესახებ”,<sup>28</sup> ამ შემთხვევაში ამ მეთოდით გადაადგილებული საქონლის საბაჟო კონტროლი ხორციელდება გაფორმების ადგილებში წარდგენილი დოკუმენტებისა და ცნობების შემოწმებით, ასევე მრიცხველიდან ცნობების აღებით და ასე შემდეგ. საიდენტიფიკაციო ნიშნების მოშორება, მათი დაზიანება აკრძალულია, თუკი გარკვეულ შემთხვევებში კანონის შესაბამისად ამას არ ახორციელებს საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი პირი. თუკი შენობაზე, საქონელზე და ა.შ მფლობელმა დააფიქსირა დაზიანებული საიდენტიფიკაციო ნიშანი, იგი ვალდებულია დაუყონებლივ აცნობოს საბაჟო ორგანოს. ყველა განხორციელებული ნიშანდების შესახებ ინფორმაცია საბაჟო ორგანოს თანამშრომელმა აუცილებლად უნდა აღწეროს ელექტრონულ ბაზაში. საბაჟო ორგანოს თანამშრომელი ვალდებულია განახორციელოს ახალი იდენტიფიკაციის საშუალებების დადება ძველის დაზიანების შემთხვევაში. საბაჟო ორგანოს წარმომადგენელი გამოყენებული საიდენტიფიკაციო საშუალებების შესახებ ინფორმაციას აღწერს სპეციალურ აღრიცხვისა და გაცემის ჟურნალში, ხოლო პირის მოთხოვნით გაცემული საიდენტიფიკაციო ნიშნების გაცემის შემთხვევაში ფორმდება მიღება ჩაბარების აქტი. თუკი იდენტიფიკაციის საშუალებები მოხსნილია საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის მიერ ის მოხსნისთანავე ითვლება განადგურებულად, ხოლო იმ შემთხვევაში თუ იდენტიფიკაციის საშუალებები მოხსნილია საქონლის მფლობელის ან უფლებამოსილი პირის მიერ ეს საშუალებები ამ პირებთან ინახება 15კალენდარული დღის განმავლობაში რის შემდეგაც ეს ნიშნები ჩაითვლება განადგურებულად. გამოყენებამდე დაზიანებული, დადებისას დაზიანებული ან უვარგისი საიდენტიფიკაციო ნიშნების შესახებ დანართს საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი აბარებს შემოსავლების სამსახურის ფინანსურ

---

<sup>28</sup> იხ., ინსტრუქცია მილსადენითა და ელექტროგადამცემი ხაზებით გადაადგილებული საქონლის შესახებ, დანართი №17, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/download/4644552/0/17> (მოძიებულია:10.02.2023).

დეპარტამენტს. ეს ინფორმაცია აუცილებელია წარდგენილ იქნას საანგარიშო წლის შემდგომი წლის 15 იანვრამდე.<sup>29</sup>

საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2011 წლის 23 მაისის #303 ბრძანების „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის - შემოსავლების სამსახურის დებულების დამტკიცების შესახებ”,<sup>30</sup> 172 მუხლის („ანალიტიკური დეპარტამენტი“) განმარტება იძლევა შინაარს, რომ ეს სამსახური ემსახურება საბაჟო კონტროლის განხორციელებისას რისკების მართვის ავტომატიზირებული პროგრამის გამართულად ფუნქციონირების ზედამხედველობას, ის აკვირდება და აფასებს მიმდინარე კონტროლის განხორციელების პროცესსა და ასევე აანალიზებს უცხო სახელმწიფოების უფლებამოსილი ორგანოებიდან მიღებული საგადასახადო ინფორმაციების დამუშავებას, საგადასახადო ვალდებულებების შესრულების პროცესის გამართულ მუშაობასა და მრავალი სხვა. პირველ რიგში, ვფიქრობ აუცილებელია განვმარტოთ კონკრეტულად რას გულისხმობს რისკი ჩვენს განსახილველ თემასთან მიმართებაში. რისკი შეგვიძლია განვმარტოთ, როგორც ერთგვარი შემთხვევა, რომელიც შესაძლებელია დადგეს საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილ საქონელთან, ტრანზიტთან, საქონლის მიზნობრივი დანიშნულებით გამოყენებასთან, საქონლის გადაადგილებასთან დაკავშირებით. რისკების დროული შეფასება, ანალიზი და შესაბამისი ბერკეტების განსაზღვრა გვეხმარება, თავიდან ავიცილოთ მრავალი კანონდარღვევა. ამ მიმართულებითაც უდიდეს როლს თამაშობს ტექნოლოგიები, რადგან სწორედ სისტემა „ASYCUD”<sup>31</sup>-ს მეშვეობით დეკლარირებული და სისტემაში შეყვანილი საქონლის მონაცემების რისკის პროფილთან შედარებით, პროგრამა განსაზღვრავს შესაბამის დერეფანს საქონლისათვის. მაგალითად, მწვანე დერეფნის შემთხვევაში, არ ხორციელდება საქონლის დეკლარაციისა და თანდართული დოკუმენტების კამერალური შემოწმება და ასევე არც საქონლის

---

<sup>29</sup> იქვე.

<sup>30</sup> იხ., საქართველოს მინისტრის ბრძანება საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – შემოსავლების სამსახურის დებულების დამტკიცების შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1336004?publication=0> (მოძიებულია:10.02.2023).

<sup>31</sup> იხ., საბაჟო მონაცემების ავტომატური საერთაშორისო სისტემა, ხელმისაწვდომია:<https://asycuda.org/en/> (მოძიებულია:12.02.2023).

დათვალიერება. ლურჯი დერეფნის შემთხვევაშიც არ ხორციელდება ზემოთ ჩამოთვლილი მოქმედებები, თუმცა გაშვების შემდგომი კონტროლის პირობით. ყვითელი დერეფანი კი, გულისხმობს საქონლის გაფორმებას დათვალიერების გარეშე, თუმცა შესაძლებელია განხორციელდეს დოკუმენტებისა და დეკლარაციის სრული ან ანწილობრივი კამერალური შემოწმება, ბოლოს კი წითელი დერეფნის შემთხვევაში იგულისხმება საქონლის გაფორმება მისი დათვალიერებით, დოკუმენტებისა და დეკლარაციის ნაწილობრივი, სრული შემოწმებით ან მის გარეშე. ელექტრონულად მიღებული შეტყობინების საფუძველზე ამ შემთხვევაში არ გამოირიცხება არც საქონლის განმეორებითი, დამატებითი ან მიზანმიმართული დათვალიერებაც. დერეფნის განსაზღვრის გარდა საბაჟო ორგანოს თანამშრომელი ასევე იღებს შეტყობინებებს „ASYCUDA“-ს მეშვეობით დამატებით განსახორციელებელი ღონისძიებების შესახებაც.<sup>32</sup> შეტყობინებაში შესაძლებელია მიეთითოს, რომ საბაჟო ორგანოს თანამშრომელმა გადაამოწმოს და ყურადღება გაამახვილოს საქონლის კოდის სისწორეზე, დოკუმენტაციის რეალურობაზე, საქონლის ფიზიკურ მონაცემებზე და ასე შემდეგ.

ასოცირების შეთანხმება ერთის მხრივ საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებასა და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, განსაკუთრებულ ყურადღებას მიაქცევს საბაჟო კონტროლის განხორციელების საკითხებს. საბაჟო კოდექსის 71-ე მუხლი („საბაჟო თანამშრომლობა“) ითვალისწინებს მხარეების შეთანხმებას იმის შესახებ, რომ მხარეები გააძლიერებენ თანამშრომლობას საბაჟო სფეროში, რათა ეფექტიანი კონტროლის, უსაფრთხოებისა და თაღლითობის თავიდან აცილების უზრუნველყოფასთან ერთად უზრუნველყონ საბაჟო თანამშრომლობის კუთხით მიზნების განხორციელება და ვაჭრობის ხელშეწყობა<sup>33</sup>. საბაჟო კონტროლის განხორციელება იმდენად რთული, კომპლექსური და ქვეყნისთვის

---

<sup>32</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, გვ. 634, თბილისი. (მოძიებულია:12.02.2023).

<sup>33</sup> იხ., ხარაზი ი., დასახელებული ნაშრომი, გვ. 478; ასევე, ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, <https://matsne.gov.ge/ka/document/download/2496959/0/ge/pdf>, (მოძიებულია:12.02.2023).

მნიშვნელოვანი საკითხია, ამ პროცესში შესაძლებელია ჩართული იყოს არამხოლოდ საბაჟო ორგანო, არამედ სხვა კომპეტენტური ორგანოც, რომელთან თანამშრომლობითაც ხორციელდება სრული კონტროლი. ზემოთ თქმულის ნათელი მაგალითია, ინსტრუქცია „კონტროლის ზონაში სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საბაჟო ფორმალობებისა და სავალდებულო რეგისტრაციის ერთი ფანჯრის პრინციპით განხორციელების წესის შესახებ”,<sup>34</sup> რომელიც ერთობლივი ბრძანებით გამოსცეს საქართველოს ფინანსთა მინისტრმა და საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრმა. კანონით დადგენილი წესით, აუცილებელია და საექსპერტო შემოწმებას ექვემდებარება ექსპორტისათვის განკუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, ის ავტოსატრანსპორტო საშუალებები, რომლებიც 60დღის განმავლობაში იქნა გატანილი ექსპორტის წესით საქართველოდან თუმცა ამ ვადაში იგივე მდგომარეობაში უკან იქნა დაბრუნებული, ბოლოს კი რეექსპორტში, საბაჟო საწყობის ან დროებითი შემოტანის პროცედურაში, თავისუფალი მიმოქცევაში გაშვების პროცესში მოსაქცევი ავტოსატრანსპორტო საშუალებები. ხოლო საექსპერტო შემოწმება არ ხორციელდება, იმ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე, რომელიც რეგისტრირებული არ ყოფილა, ან შემოყვანილია იურიდიული პირის მიერ, თუკი ავტოსატრანსპორტო საშუალებას წინსწრები პროცედურის დროს უკვე ჩატარებული აქვს საექსპერტო შემოწმება და ასევე ის ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ცარიელი გადაადგილდება თავისი სვლით საბაჟო ტერიტორიის დატოვების მიზნით.<sup>35</sup>

მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაცია (WCO), რომელიც შეიქმნა 1953 წლის 26 იანვარს და რომლის მიზანიცაა საბაჟო, საერთაშორისო ინსტრუმენტების განვითარება, განმარტავს ტერმინ „რისკების მართვა”, როგორც „მენეჯმენტის პროცედურების და პრაქტიკის

---

<sup>34</sup> იხ., საქართველოს მინისტრის ბრძანება, კონტროლის ზონაში სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საბაჟო ფორმალობებისა და სავალდებულო რეგისტრაციის ერთი ფანჯრის პრინციპით განხორციელების წესის შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4644277?publication=0> (მოძიებულია: 12.02.2023).

<sup>35</sup> იქვე, მ.6.

სისტემატიურ გამოყენებას, რომელიც უზრუნველყოფს საბაჟო აუცილებელ ინფორმაციას გადაადგილების ან ტვირთების გადასაჭრელად, რომლებიც წარმოადგენენ რისკს<sup>36</sup>.

კიოტოს შესწორებული კონვენციის (RKC)<sup>37</sup> სტანდარტის 6.3-<sup>38</sup> ისა და შესაბამისი გაიდლაინების მიხედვით, რისკების მართვა განისაზღვრება, როგორც მართვის პროცედურების და პრაქტიკის სისტემატიური გამოყენება, რომელიც საბაჟოებს აწვდის აუცილებელ ინფორმაციას რისკთან დაკავშირებული გადაადგილების ან ტვირთების გადასაჭრელად. RKC-ის პრეამბულაში ჩამოთვლილია რისკის მართვის გამოყენება, როგორც მასში განსახიერებული ვაჭრობის ხელშეწყობის შვიდი ძირითადი პრინციპი. მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის მიერ განსაზღვრული საბაჟო რისკის მართვის სტანდარტული პროცესის ხუთი ძირითადი ეტაპია: 1 - „კონტექსტის ჩამოყალიბება“: საქონლის იმპორტი, ექსპორტის კონტროლი, სამგზავრო მიმოსვლა და ა.შ; 2 - „რისკების იდენტიფიცირება“: შემოსავლების დაცვა (მაგ. შეფასება, წარმოშობა, კლასიფიკაცია), აკრძალვები და შეზღუდვები (მაგ. ნარკოტიკებით ვაჭრობა, IPR, ცეცხლსასროლი იარაღი და ა.შ.); 3 - „რისკების ანალიზი“: რისკის წარმოქმნის ალბათობა 4 - „რისკების შეფასება და პრიორიტეზაცია“: რისკების ზემოქმედებისა და შედეგების შეფასება; 5 - „რისკების მიმართვა“: განსაზღვრეთ კონტროლები და მიანიშნეთ რისკის დონეებზე. ამ ხუთი ნაბიჯის გარდა, რისკის მართვა მოითხოვს მუდმივ მონიტორინგს და განხილვას, რათა აღმოიფხვრას ცრუ უარყოფითი და ცრუ დადებითი რისკის შეფასებები. მთელი პროცესის განმავლობაში სათანადო დოკუმენტაცია, კომუნიკაცია და კონსულტაცია ყველა შესაბამის დაინტერესებულ მხარესთან არის მთავარი, რადგან რისკის მართვა არის კორპორატიული ამოცანა, რომელიც მოიცავს მთელ ორგანიზაციას და არა მხოლოდ ერთ სპეციალურ ერთეულს.<sup>39</sup>

<sup>36</sup> იხ., მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაცია (WCO) ოფიციალური ვებგვერდი, ხელმისაწვდომია: <https://www.wcoomd.org/> (მოძიებულია:20.02.2023).

<sup>37</sup> იხ., CHAPTER 6, CUSTOMS CONTROL, ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv/kyoto\\_new/gach6.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new/gach6.aspx) (მოძიებულია:20.02.2023).

<sup>38</sup> იქვე, 6.3.

<sup>39</sup> იხ., Customs Risk Management and Selectivity, ხელმისაწვდომია: <https://tfig.unece.org/contents/customs-risk-management.htm> (მოძიებულია:20.02.2023).

ძალიან ბევრ ქვეყანაში საბაჟოები კვლავ იყენებენ 100%-იან ფიზიკური შემოწმების რეჟიმს, ანუ ყოველი გადაზიდვა შეჩერებულია და ფიზიკურად განიხილება (ნაწილობრივ ან მთლიანად), რაც იწვევს მნიშვნელოვან შეფერხებებს საზღვრის გადაკვეთისას, პორტებსა და აეროპორტებში. ასეთი შემოწმების რეჟიმი ქმნის ხელსაყრელ გარემოს, არაფორმალური გადახდების პროცესის<sup>40</sup> დასაჩქარებლად. Global Express Association-ის მიერ 2009 წელს გამოქვეყნებული საბაჟო შესაძლებლობების ანგარიშების მიხედვით<sup>41</sup>, გამოკითხული 114 ადმინისტრაციიდან მხოლოდ 37-მა გამოიყენა, რისკზე დაფუძნებული სელექციურობის მიდგომა, 18-მა შეისწავლა ყველა გადაზიდვის 100%, ხოლო დანარჩენმა ქვეყნებმა აირჩიეს გადაზიდვები შემოწმებისთვის შემთხვევითი გზით ან ინსპექტირების ოფიცრის შეხედულებისამებრ, რაც რა თქმა უნდა საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელების მეტად არასრული და სუსტი მექანიზმია. საბაჟო ორგანოს თანამშრომელი შესაძლებელია იყოს მიკერძოებული არა იმიტომ, რომ იგი არ არის თავისი საქმის მცოდნე, არამედ იმ მარტივი მიზეზის გამო, რომ ყოველი ადამიანი ცალკეული ინდივიდია და მათ გარშემო მიმდინარე მოვლენებს, საგნებსა თუ მოქმედებებს აფასებენ სხვადასხვაგვარად.

რისკზე დაფუძნებული სელექციურობა უფრო ეფექტურად მოქმედებს ავტომატიზირებულ გარემოში, რადგან კომპიუტერულ მონაცემებზე დაფუძნებული სელექციურობა შეიძლება გამოყენებულ იქნეს თანმიმდევრულად ყველა იმპორტისა და ექსპორტისთვის და მნიშვნელოვნად უფრო სწრაფი და ზუსტია მონაცემთა მოცემული ნაკრების შედარებისას. ყველა ამჟამად აქტიური რისკის პროფილის წინააღმდეგ. ასევე, ინფორმაციულ ტექნოლოგიას (IT) შეუძლია მნიშვნელოვნად შეუწყოს ხელი ყველა არსებული რისკის პროფილის განახლებას უახლესი კლირენსისა და აუდიტის შედეგების წინააღმდეგ.

---

<sup>40</sup> იხ., TRADE FACILITATION IMPLEMENTATION GUIDE, ხელმისაწვდომია: [https://tfigureceorg.translate.google.com/contents/integrity.htm?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ka&\\_x\\_tr\\_hl=en&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://tfigureceorg.translate.google.com/contents/integrity.htm?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ka&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp) (მოძიებულია: 20.02.2023).

<sup>41</sup> იხ., Global Express Association, ხელმისაწვდომია: [https://global-express-org.translate.google.com/index.php?id=422&\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ka&\\_x\\_tr\\_hl=en&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://global-express-org.translate.google.com/index.php?id=422&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ka&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp) (მოძიებულია: 20.02.2023).

რისკების მართვისათვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ფაქტორია, საბაჟო ორგანოებს შორის რისკის შესახებ ინფორმაციისა და რისკის ანალიზის შედეგების გაცვლა. სწორედ ამ მიზნით შეიქმნა და ფუნქციონირებს ე.წ. საერთო საბაჟო რისკების მართვის სისტემა (CRMS- Customs Risk Management System) და ერთგვარი რისკების მართვის საინფორმაციო ფორმა (RIF- Risk Information Form), რომელიც ივსება ელექტრონულ ფორმატში და ყველა სისტემასთან დაკავშირებული სახელმწიფოების საბაჟო ორგანოებისათვის არის ხელმისაწვდომი.

საბოლოო ჯამში კი, შეგვიძლია განხორციელებული დაკვირვების შემდგომ დავასკვნათ, რომ აუცილებელია საბაჟო საქმიანობაში უფრო მეტად იქნეს გამოყენებული ტექნიკური საშუალებები, რაც მოგვცემს დადებით შედეგს რამოდენიმე მიმართულებით.

1)დროის მენეჯმენტი- თუკი შექმნილი იქნება ელექტრონული ბაზა ყველა მიმართულებისათვის ჩვენ წამებში შევძლებთ მოვიძიოთ ესა თუ ის ინფორმაცია;

2)ადამიანური რესურსი- ადამიანები ხშირად ერთპიროვნულად, მხოლოდ საკუთარ მოსაზრებაზე დაყრდნობით ახორციელებენ შეფასებას, რასაც ხშირად შეცდომამდე მივყავართ. მაგალითად, ვგულისხმობ იმას, რომ საბაჟო ტვირთის შეფასების პროცესი უნდა გავამრავალფეროვნოთ სხვადასხვა ტექნიკური საშუალებით. 3) ფინანსები- რა თქმა უნდა, როდესაც ჩვენ ვზოგავთ დროს ეს ავტომატურად იწვევს ფინანსების შემცირებასაც.

### **1.3. საბაჟო კონტროლის ზონების განმარტება და მათი საქმიანობის წესი**

არამხოლოდ ქართული კანონმდებლობის მიხედვით, არამედ საერთაშორისო შეთანხმებებითა და აქტებით უდიდესი ყურადღება ეთმობა საბაჟო ზონების საკითხს, მისი უდიდესი მნიშვნელობიდან გამომდინარე. განმარტებას საბაჟო ზონის შესახებ იძლევა საქართველოს საბაჟო კოდექსი, რომელიც ადგენს, რომ სწორედ საბაჟო ზონაა ის ადგილი, სადაც პირის, ავტოსატრანსპორტო საშუალების ან საქონლის მიმართ

ხორციელდება საბაჟო კონტროლის ღონისძიებები.<sup>42</sup> პროფესორი ემზარ ჯგერენაია საკუთარ წიგნში „საბაჟო საქმის ტექნოლოგიის საფუძვლები“ იძლევა საბაჟო ზონის საინტერესო განმარტებას და ამბობს, რომ ეს არის სპეციალურად გამოყოფილი ადგილი, სადაც ხდება სახელმწიფოს მიერ დადგენილი წესისამებრ ქვეყნის ტერიტორიაზე გადაადგილებული ტვირთების გაფორმება და დაბეგვრა.<sup>43</sup> აღნიშნული ღონისძიებების მართებული განხორციელება კი რამდენად მნიშვნელოვანია ქვეყანაში სტაბილური ეკონომიკურ-პოლიტიკური მდგომარეობის შესანარჩუნებლად ზემოთ უკვე ვისაუბრეთ. საბაჟო ზონა არის სწორედ ის ადგილი, სადაც ხორციელდება კანონმდებლობით დადგენილი უამრავი ოფიციალური მოქმედება, სახელმწიფო ტერიტორიაზე გადაადგილებული ტვირთების მიმართ, მაგალითად გაფორმება და დაბეგვრა. საინტერესოა საკითხი იმის შესახებ თუ სად შეიძლება იქნეს განლაგებული საბაჟო ზონები და რა ადგილებს მოიცავს იგი? საბაჟო ზონა მოიცავს საბაჟო ორგანოს განთავსების ადგილს და საწყობებს, ასევე შიდა წყლებსა და შენობა-ნაგებობების ნებისმერ ტერიტორიას, ღია სასაზღვრო პუნქტებსა და იმ ადგილებს, რომლებიც თავად საბაჟო ორგანომ გამოყო საბაჟო პროცედურების განხორციელების მიზნით, მესაკუთრესთან ან კანონიერ მფლობელთან შეთანხმების საფუძველზე. კანონით დაუშვებელია საბაჟო ზონიდან ისეთი საქონლის გატანა, რომელზეც ჯერ არ განხორციელებულა საბაჟო კონტროლის ღონისძიებები. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნიუანსი, რომელიც ყოველთვის ახასიათებს საბაჟო ზონებს ეს არის დაცულობა. აუცილებელია საბაჟო ზონა ყოველთვის იქნეს შემოღობილი და მკაცრად დაცული, რათა გამოირიცხოს მინიმალური შესაძლებლობაც კი საბაჟო ზონიდან საქონლის ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გატანის ან შემოტანის, საბაჟო ორგანოზე გვერდის ავლის გზით. ამ კუთხით ძალიან დიდ როლს თამაშობს, ისევ და ისევ ტექნოლოგიები, რადგან სწორედ კამერების მუდმივი კონტროლით მინიმუმამდე დადის შესაძლებლობა

---

<sup>42</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.29, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6> (მოძიებულია:21.02.2023).

<sup>43</sup> იხ., ჯგერენაია ე., „საბაჟო საქმის ტექნოლოგიის საფუძვლები“, გამომცემლობა „ინტელექტი“, თბილისი, გვ. 209, (მოძიებულია:21.02.2023).



იმისა, რომ რომელიმე პირი უკანონო ქმედებას განახორციელებს საბაჟო ზონის ტერიტორიაზე, გაიტანს ან შემოიტანს საქონელსა თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებებს, საბაჟო კონტროლის წესების დარღვევით. ყოველ საბაჟო ზონას აქვს საერთაშორისოდ აღიარებული აღნიშვნა, მწვანე ფონზე გამოსახული სამკუთხედი, სადაც თეთრი ასოებით ქართული, ინგლისური ან სხვა შემთხვევაში სხვა ქვეყნის ენაზე გაკეთებულია წარწერა - „საბაჟო კონტროლის ზონა“.

როგორც კი საქონელი აღმოჩნდება საქართველოს ტერიტორიაზე, იგი უკვე ექვემდებარება სახელმწიფო კონტროლსა და ზედამხედველობას. გამონაკლისია შემთხვევა, როდესაც საქონელი არ მოწმდება, ეს კი ხდება მაშინ, როდესაც საქონელი ყოველგვარი შეყოვნებისა თუ გაჩერების გარეშე ტოვებს საქართველოს ტერიტორიას, ანუ უბრალოდ გაივლის ჩვენი ქვეყნის საზღვარს. ძირითადად ეს ხდება საჰაერო ან საზღვაო სატრანსპორტო საშუალებებით გადაადგილებული საქონლის მიმართ, შესაბამისად მათზე არ ვრცელდება კანონის დათქმა, რომ ის აუცილებლად ექვემდებარება სახელმწიფო კონტროლსა თუ ზედამხედველობას. საქართველოს საზღვარზე საზღვაო ტრანსპორტით კონტეინერებში მოთავსებული საქონლის შემოტანისას საბაჟო ორგანო ახორციელებს, ამ საქონლის სავალდებულო დათვალიერებასა და საჭიროების შემთხვევაში ექსპერტიზას. ასეთი დათვალიერება შესაძლებელია განხორციელებულ იქნას საბაჟო საწყობშიც, თუკი ეს საწყობი აკმაყოფილებს ყველა მოთხოვნას, რომელიც დადგენილია საქართველოს მთავრობის დადგენილებით „საბაჟო საწყობისა და თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის საქმიანობის ნებართვების გაცემის წესებისა და პირობების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე“<sup>44</sup>.

ჩვენს განსახილველ საკითხში, ვფიქრობ ერთ-ერთი ყველაზე საინტერესოა სარკინიგზო გზით გადაადგილებული საქონლის საკითხი. ის თუ რა წესები და პირობები ვრცელდება ამ მიმართულებით და რა საერთო შეთანხმება არსებობს სახელმწიფოებს შორის, რათა ამ ერთ-ერთმა ყველაზე ძველმა, საჭირო და გამოსადეგმა ტვირთის

---

<sup>44</sup> იხ., ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება, (დანართი №5) ინსტრუქცია „საქონლის შემოტანისა და ზოგადი დეკლარაციის წარდგენის შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://www.rs.ge/Media/Default/კანონმდებლობა/კანონები/257%20დანართი%205.pdf> (მოძიებულია: 21.02.2023).

გადატანის საშუალებამ იმუშაოს შეუფერხებლად, კანონით დადგენილი ყველა წესის დაცვით. მსოფლიოში XX საუკუნის 50-იანი წლების დასაწყისში გაჩნდა ერთიანი სამართლებრივი და ეკონომიკური პრინციპების შექმნის გონივრული საჭიროება ამ მიმართულებით, რათა უზრუნველყოფილი ყოფილიყო როგორც მგზავრების, ასევე ტვირთების საერთაშორისო გადაზიდვა. სწორედ ასე შეიქმა 1951 წლის შეთანხმება „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“, აღნიშნული შეთანხმების წევრია სულ 25 სახელმწიფო, რომლებიც შეთანხმდნენ საერთო პირობებზე, სარკინიგზო გზით გადაადგილებული საქონლის შესახებ. გადაზიდვის ხელშეკრულების თანახმად, გადამზიდავი ვალდებულია გარკვეული საფასურის სანაცვლოდ გადაზიდოს ტვირთი გამგზავნთან შეთანხმებული მარშრუტით და გადასცეს იგი მიმღებს. აღნიშნული გადაზიდვის ხელშეკრულება დასტურდება ზედნადებით. ზედნადებში შეტანილი ინფორმაცია აუცილებელია შეესაბამებოდეს რეალობას და იყოს ზუსტი, ამაზე საუბარია ზემოთ აღნიშნულ შეთანხმებაშიც.<sup>45</sup> ბრძანება „რკინიგზის ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“<sup>46</sup> განსაზღვრავს რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესებს და ამ მოქმედებით წარმოშობილ, სამართლებრივ ურთიერთობებს. ამ მეთოდით გადაადგილებულ ტვირთზეც საბაჟო კონტროლი ხორციელდება „რკინიგზის ელექტრონული აღრიცხვის მოწმობით“<sup>47</sup>. აღნიშნული მოწმობა არის, ინდივიდუალური და საბაჟო ორგანო აღნიშნულ მოწმობებთან დაკავშირებულ ინფორმაციას აწვდის შემოსავლების სამსახურს. როგორც საქონლის გადაზიდვის სხვადასხვა საშუალებების შემთხვევაში, აქაც აუცილებელია, რომ ტვირთის გადაზიდვისას შეუძლებელი იყოს ვაგონებში უცხო პირთა შეღწევა, შესაბამისად ისინი დალუქული უნდა იყოს, რომ თავიდან ავიცილოთ ყოველგვარი გარე ზემოქმედება, მაგრამ იმ შემთხვევაში, თუკი დაზიანდება ვაგონის საკეტი საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია შეცვალოს იგი, რის

---

<sup>45</sup> იხ., CONVENTION ON INTERNATIONAL THROUGH RAILWAY TRAFFIC, Article 8, ხელმისაწვდომია: <https://www.klgeurope.com/files/smgs.pdf> (მომიებულია:21.02.2023).

<sup>46</sup> იხ., საქართველოს მინისტრის ბრძანება, „რკინიგზის ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/55156> (მომიებულია:21.02.2023).

<sup>47</sup> იხ., ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება (დანართი №3) „ინსტრუქცია საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“, „ბ“ ქვეპუნქტი.(მომიებულია:21.02.2023).

შესახებაც აუცილებლად უნდა აღინიშნოს წიგნაკში. ასევე ვაგონებში მოთავსებული საქონელი უნდა იყოს შეფუთული ინდივიდუალურად და დანიშნულების ადგილზე მიტანისას არ უნდა იქნეს დარღვეული მისი პირვანდელი სახე. ამ საქონელზე განხორციელებული ყოველი ზემოქმედების შესახებ აუცილებლად უნდა იქნეს შეტანილი ინფორმაცია წიგნაკში<sup>48</sup>.

მომდევნო პუნქტი გულისხმობს საქონლის შენახვის სხვა ადგილს, რომელიც შეიძლება იყოს ნაგებობა, ავტოსატრანსპორტო საშუალება, რომელზეც ხორციელდება საბაჟო ზედამხედველობა. ინსტრუქციის „საბაჟო საწყობის პროცედურის შესახებ“<sup>49</sup> მიხედვით საბაჟო კონტროლსა და ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლის შენახვა შესაძლებელია სხვადასხვა ადგილას, რაც დადგენილია საქართველოს კანონმდებლობით, მთავარია ეს ადგილი წარმოადგენდეს საბაჟო კონტროლის ზონას. სხვა ადგილის გამოყენების აუცილებლობის შემთხვევებს ადგენს კანონი, რომლის მიხედვითაც საქონლის შესანახი სხვა ადგილის გამოყენება შესაძლებელია, თუკი არ არსებობს ისეთი საბაჟო საწყობი, რომელიც დააკმაყოფილებს საქონლის შესანახად აუცილებელ პირობებს, ან საქონლის გაყიდვისა და ტრანსპორტის ხელშეწყობის მიზნით და ასე შემდეგ. ამასთანავე ფინანსთა მინისტრის N257 ინსტრუქციის თანახმად, რომელიც შეეხება „საბაჟო კონტროლის შესახებ“ ადგენს, რომ საბაჟო ორგანოს ან თუნდაც დაინტერესებული განმცხადებლის ინიციატივით შესაძლებელია საბაჟო პროცედურების განხორციელებისთვის მოიძებნოს სხვა ადგილი, რომელიც როგორც სხვა შემთხვევებში იქნება საბაჟო კონტროლის ზონა. ასეთ ადგილებში აკრძალულია ეკონომიკური საქმიანობის განხორციელება და ასევე პირთა თუ ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა გადაადგილება საბაჟო ორგანოს ნებართვის გარეშე. ამასთანავე აუცილებელი მოთხოვნაა, რომ ასეთი პუნქტები სრულიად კონტროლდებოდეს სხვადასხვა ვიზუალური

---

<sup>48</sup> იხ., „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენცია (კოტიფი), <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1401147?publication=0> (მომიებულია:21.02.2023).

<sup>49</sup> იხ., შემოსავლების სამსახური, „საბაჟო საწყობის პროცედურის შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://www.rs.ge/LegalEntityCustomsProcedures?cat=6&tab=1> (მომიებულია:21.02.2023).

მეთვალყურეობისათვის საჭირო ელექტრონული მოწყობილობებით და ყოველგვარი ინფორმაცია მიეწოდებოდა საბაჟო ორგანოს.<sup>50</sup>

საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებისას ყოველი დეტალი არის გასათვალისწინებელი. საბაჟო ორგანოს მიერ განსაზღვრულია გადასაზიდად დაშვებული ტვირთების ზომები, მოცულობა, ამ ტვირთების გადასაზიდად გამოსაყენებელი ავტოსატრანსპორტო საშუალება და ყველა ნიუანსი. სწორედ აღნიშნულ თემატიკას ეხება ძალზედ საინტერესო ქეისი, რომლის შესახებაც გადაწყვეტილება გამოიტანა საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ადმინისტრაციულმა საქმეთა პალატამ. აღნიშნული საქმე შეეხება ფაქტს, როდესაც ნავთობპროდუქტების დასაწყობების ეტაპზე მათი შემოწმების შემდეგ დადგინდა, რომ საქონლის მოცულობა აღემატებოდა კანონით დადგენილსა და ასევე მოსარჩელის მიერ დოკუმენტაციაში მითითებულ ტვირთის ოდენობას. მოსარჩელის მტკიცებით, აზომვის შედეგად გამოვლენილი ცდომილება იყო დასაშვებ ფარგლებში და არ აღემატებოდა გოსტ-ით დაშვებულ ცდომილებას, აღნიშნულ დოკუმენტს, რომლის მოქმედებაც საქართველოს ტერიტორიაზე დადგენილი იყო დსთ-ს ქვეყნების მთავრობათა 1992 წლის 13 მარტის „სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიის და სერთიფიკაციის სფეროში შეთანხმებული პოლიტიკის გატარების შესახებ“<sup>51</sup> შეთანხმების საფუძველზე დადგინდა. საქართველო აღნიშნულ შეთანხმებას შეუერთდა 1995 წლიდან. შესაბამისად მოსარჩელე ამბობდა, რომ აღნიშნული შეთანხმებით დადგენილი ნორმები შიდასახელმწიფოებრივ ნორმატიულ აქტებთან შედარებით იყო უპირატესობაში. თუმცა საკასაციო სასამართლომ გაიზიარა სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, იმასთან დაკავშირებით, რომ საბაჟო რეჟიმს დაქვემდებარებული საქონლის დოკუმენტაციაში ზუსტად უნდა ყოფილიყო

---

<sup>50</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია:21.02.2023).

<sup>51</sup> იხ., „სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიის და სერთიფიკაციის სფეროში შეთანხმებული პოლიტიკის გატარების შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://geostm.ge/8/?lang=ka> (მოძიებულია:22.03.2023).

მითითებული საქონლის ოდენობა. გამომდინარე აქედან სასამართლომ საქმე არ დააკმაყოფილა.<sup>52</sup>

#### 1.4. თავისუფალი ვაჭრობის ზონის (free trade area) კონტროლის სპეციფიკა, მისი მნიშვნელობა და დანიშნულება სახელმწიფოსათვის

თავისუფალი ვაჭრობის ზონების არსებობა ქვეყნისათვის უმნიშვნელოვანესია. ეს არის ზონები, სადაც გაუქმებულია საბაჟო ტარიფები. თავისუფალი ვაჭრობის ზონების შექმნის ძირითადი მიზეზია, ისეთი დარგების სტიმულირება, რომლებიც ძირითადად აწარმოებენ საექსპორტო საქონელს, იმპორტული რესურსების მოხმარების გზით. თავისუფალ ვაჭრობის ზონებს ხშირად უწოდებენ თავისუფალ საბაჟო ტერიტორიებს, რადგან ძირითად შემთხვევებში, ისინი სახელმწიფო საზღვარს გარეთ მდებარეობენ. თუკი მოვიშველიებთ საერთაშორისო პრაქტიკას დავინახავთ, რომ ხშირად თავისუფალ ვაჭრობის ზონებს უწოდებენ პორტოფრანკოებს, ანუ იგივე თავისუფალ პორტებს. თუკი ჩავუღრმავდებით ისტორიულ საწყისებს პირველი „თავისუფალი პორტის“ შექმნის საწყისად შეგვიძლია მივიჩნიოთ, ჩვენს წელთაღრიცხვამდე 167 წელს, რომის სენატის მიერ მიღებული გადაწყვეტილება იმდროინდელი რომაული კუნძული დელოსის თავისუფალ პორტად გადაქცევის შესახებ.<sup>53</sup> მიუხედავად, ამ ფაქტისა მეცნიერ-მკვლევარები შეთანხმდნენ, რომ უძველესი თავისუფალი ზონა შეიქმნა 1959 წელს, ირლანდიაში, შენონში<sup>54</sup>.

ბოლო წლების განმავლობაში, თავისუფალი სავაჭრო ზონის კონცეფცია არსებითად განვითარდა. ეკონომიკური თანამშრომლობისა და განვითარების ორგანიზაცია (OECD) განსაზღვრავს თავისუფალი ზონების ოთხ კატეგორიას: თავისუფალი სავაჭრო ზონები,

<sup>52</sup> იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, საქმე N1274-1260(კ-11), ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/> (მოძიებულია: 22.03.2023).

<sup>53</sup> The idea of a “free port” can be traced back to 167 BC, when the Roman Senate made a decision to turn the then Roman island Delos into a free port .

<sup>54</sup> იხ., A History of Innovation, ხელმისაწვდომია: <https://www.snnairportgroup.ie/about-us/shannon-group-history> (მოძიებულია: 22.03.2023).

რომლებიც ორიენტირებულია ვაჭრობის საქონლის წმინდა რეექსპორტზე; საექსპორტო გადამამუშავებელი ზონები, რომლებიც შექმნილია მნიშვნელოვანი დამატებითი ღირებულების მქონე საქონლის ექსპორტისთვის; სპეციალური ეკონომიკური ზონები, რომლებიც მოიცავს ეკონომიკური საქმიანობის მრავალ სექტორულ მიდგომებს და ორიენტირებულია როგორც შიდა, ისე საგარეო ბაზრებზე; და ინდუსტრიული ზონები, რომლებიც მასპინძლობს სპეციფიკურ ეკონომიკურ საქმიანობას (მაგ., ტელეკომუნიკაციები ან ტექსტილი).<sup>55</sup>

საქართველოში თავისუფალი ვაჭრობის ზონების შესახებ წესები რეგულირდება ცალმხრივი და მრავალმხრივი შეთანხმებებით. ჩვენი სახელმწიფო არის წევრი დსთ-ის 1994 წლის მრავალმხრივი შეთანხმებისა „თავისუფალი სავაჭრო ზონის შექმნის შესახებ“<sup>56</sup>, რომლითაც რეგულირდება თავისუფალი ვაჭრობის რეჟიმი. ასევე აღსანიშნავია, ის ფაქტიც, რომ ვილნიუსში აღმოსავლეთ პარტნიორობის სამიტზე 2013 წლის 29 ნოემბერს საქართველოსა და ევროკავშირს შორის მოხდა ასოცირების შეთანხმების შესახებ შეთანხმების პარაფირება, რის შემდეგაც 2014 წელს ხელი მოეწერა უმნიშვნელოვანეს შეთანხმებას, სადაც ერთ-ერთ საყურადღებო საკითხს წარმოადგენდა „ღრმა და ყოვლისმომცველი თავისუფალი სავაჭრო სივრცის“ (DCFTA)<sup>57</sup> ფორმირება.

მიუხედავად იმისა, რომ მრავალი მახასიათებელია, რომელიც თავისუფალ ვაჭრობის ზონებს ძალზედ მიმზიდველს ხდის იგივე მახასიათებლები იზიდავს კანონდამრღვევებსა და კრიმინალებს. თავისუფალ ზონებში მათ მარტივად შეუძლიათ გააყალბონ დოკუმენტები და გამოიყენონ თავისუფალი ზონები საქონლის ხელახალი შეფუთვის ან ეტიკეტირების მიზნით. ცნობილი ფაქტია, რომ კრიმინალებისთვის უფრო ადვილია საქონლის წარმოშობისა და საბოლოო დანიშნულების შენიღბვა, სწორედ ამიტომ საქონლის ტრანზიტი და გადაადგილება წარმოადგენს უდიდეს რისკს. ძირითად

<sup>55</sup> The Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

<sup>56</sup> იხ., საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულება და შეთანხმება, თავისუფალი სავაჭრო ზონის შექმნის შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1224033?publication=0> (მოძიებულია: 22.03.2023).

<sup>57</sup> იხ., EU-Georgia Deep and Comprehensive Free Trade Area, ხელმისაწვდომია: <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/en/content/eu-georgia-deep-and-comprehensive-free-tradearea> (მოძიებულია: 22.03.2023).

შემთხვევებში ისინი ახორციელებენ ტვირთების გადაზიდვას მაშინ, როცა საქონელი თავისუფალ ზონაში ჩადის, ამ საქონელზე დანიშნულების შეცვლით, პირვანდელი დანიშნულებისაგან. აღნიშნული ფაქტები ოფიციალურად არ დასტურდებოდა სანამ ევროკავშირის ინტელექტუალური საკუთრების ოფისმა (EUIPO) არ გამოაქვეყნა კვლევა სახელწოდებით „ყალბი საქონლით ვაჭრობა და თავისუფალი ვაჭრობის ზონები: მტკიცებულებები ბოლო ტენდენციიდან“.<sup>58</sup> სადაც, წარმოდგენილია კვლევა თუ როგორ ხდება თავისუფალი სავაჭრო ზონების გამოყენება ყალბი საქონლით ვაჭრობისას. 2006 წელს მიღებულ იქნა განახლებული კიოტოს კონვენცია<sup>59</sup>, რომლის მიზანიც იყო ვაჭრობის ხელშეწყობა, ეფექტური კონტროლის მექანიზმების გამოყენების გზით. განახლებული კონვენცია ასევე შეიცავდა ახალ და სავალდებულო წესებს, რომლებიც ნებისმიერ ხელშემკვრელ მხარეს უნდა მიეღოთ დათქმის გარეშე. სწორედ კიოტოს კონვენციის მეორე თავი აყალიბებს 21 ახალ სტანდარტს, რომელიც ერთგვარად ადგენდა თავისუფალი ვაჭრობის ზონის გამართული და სრულიად კანონიერი მუშაობის წესს. ახალი სტანდარტებიდან ერთ-ერთი ადგენს, რომ საბაჟო ორგანოს უფლება აქვს ნებისმიერ დროს განახორციელოს შემოწმება თავისუფალი ვაჭრობის ზონაში შემოტანილ საქონელზე.

2020 წელს მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციამ გამოსცა პრაქტიკული გაიდლაინი „Practical Guidance on Free Zones“ თავისუფალი ზონების შესახებ. აღნიშნული სახელმძღვანელოს მეექვსე თავში ფართოდაა საუბარი თავისუფალი ვაჭრობის ზონებში საბაჟო კონტროლსა და ზედამხედველობაზე. მასში ნათქვამია, რომ აუცილებელია საბაჟო ორგანოს მიენიჭოს კომპეტენცია აღმოაჩინოს და ამოიღოს საქონელი, რომელიც არ არის

---

<sup>58</sup> იხ., „Trade in Counterfeit Goods and Free Trade Zones“, ხელმისაწვდომია:<https://www.oecd.org/gov/trade-in-counterfeit-goods-and-free-trade-zones-9789264289550-en.htm>(მოძიებულია:22.03.2023).

<sup>59</sup> იხ., Kyoto Convention, ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv.aspx) (მოძიებულია:24.03.2023).

განკუთვნილი მხოლოდ შიდა მოხმარებისთვის, არამედ ტრანზიტისა და გადაზიდვისთვის.<sup>60</sup>

Duty Free – გადასახადისაგან თავისუფალი მაღაზიები, ეს არის მაღაზიები საბაჟო გამშვებ პუნქტებში, სადაც საქონლის მოთავსებისას არ გადაიხდებიან საბაჟო გადასახადები, ვინაიდან მას, როგორც უკვე ავლნიშნეთ მინიჭებული აქვს თავისუფალი ზონის რეჟიმის სტატუსი.<sup>61</sup>

საქართველოს საბაჟო კოდექსის მეჩვიდმეტე თავის 109-ე<sup>62</sup> მუხლი ეძღვნება თავისუფალი ვაჭრობის ზონის შესახებ დეფინიციას, რომლითაც განიმარტება, რომ თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტი არის ადგილი, სადაც არის შესაძლებელი იმ პირთა მიმართ, რომლებიც ტოვებენ საქართველოს ტერიტორიას საცალო წესით, პირადი სარგებლობისათვის რეალიზებულ იქნეს უცხოური საქონელი, რომელზეც არ ვრცელდება იმპორტის გადასახადი და არც ვაჭრობის დამცავი ღონისძიებები, ასევე საქართველოში არსებული საქონელი. საქართველოში თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტი საქმიანობას ახორციელებს საბაჟო ორგანოს მიერ გაცემული ნებართვის საფუძველზე, რომელიც ასევე კრძალავს, რომ ასეთ ზონებში არსებულ საქონელზე განხორციელდეს, რაიმე სახის ცვლილება გარდა ბუნებრივი ცვლილებებისა. თავისუფალი ვაჭრობის ზონის საქმიანობის ნებართვის გაცემის წესი განისაზღვრება საქართველოს მთავრობის 2019 წლის 16 სექტემბრის N 455-ე დადგენილებით<sup>63</sup>. აღნიშნული ბრძანების მიხედვით ნებართვა გაიცემა მხოლოდ ნებართვის მაძიებელზე ხუთი ან 5-ზე მეტი წლის ვადით თუმცა არაუმეტეს 50-ი წლისა. მთავრობის 455-ე „თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტი“-ის მეოთხე თავის მიხედვით ვაჭრობის პუნქტის საწყობი, საბაჟო გამშვები პუნქტი ან სხვა

---

<sup>60</sup> იხ., Practical Guidance on Free Zones, ხელმისაწვდომია:[https://www.wcoomd.org/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activitiesandprogrammes/freezone/wcofzguidance\\_en.pdf?la=en&fbclid=IwAR2LvcnSQDZPIg7ne-6v2fkv\\_Wj6P9Fxi9KzV6lhsRM4i3146EQ2-2pQC4](https://www.wcoomd.org/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activitiesandprogrammes/freezone/wcofzguidance_en.pdf?la=en&fbclid=IwAR2LvcnSQDZPIg7ne-6v2fkv_Wj6P9Fxi9KzV6lhsRM4i3146EQ2-2pQC4) (მოძიებულია:24.03.2023).

<sup>61</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, გვ. 669-670, (მოძიებულია:24.03.2023).

<sup>62</sup> იხ., კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.109, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6> (მოძიებულია: 24.03.2023).

<sup>63</sup> იხ., საქართველოს მთავრობის დადგენილება, საბაჟო საწყობისა და თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის საქმიანობის ნებართვების გაცემის წესებისა და პირობების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4657414?publication=0> (მოძიებულია: 24.03.2023).



საბაჟო კონტროლის ზონა არის ადგილები, სადაც შესაძლებელია განხორციელდეს საბაჟო კონტროლის ღონისძიებები საქონლის თავისუფალი სავაჭრო ზონის პუნქტებამდე მისვლამდე. მნიშვნელოვანი ნიუანსია ისიც, რომ საქართველოს მთავრობის დადგენილებით „ფიტოსანიტარიული სასაზღვროსაკარანტინო და ვეტერინარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების თაობაზე“<sup>64</sup> ყველა თავისუფალი სავაჭრო ზონაში არსებული პუნქტის მფლობელი ვალდებულია განახორციელოს შესაბამისი სახის კონტროლი შეტანილ საქონელზე კანონის მიერ დადგენილი წესების შესაბამისად. აღრიცხვის მოწმობით საქონლის გადაადგილება ხორციელდება მაშინ როცა საქონლის გადატანა ხდება ერთი თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტიდან მეორეში. ზემოთ უკვე საკმაოდ ვრცლად განვიხილეთ თავისუფალ სავაჭრო ზონებში არაკანონიერ ქმედებათა ჩადენის მრავალი შემთხვევა და მათი წამახალისებელი მიზეზები. ასევე ვისაუბრეთ მის შემაკავებელ ბერკეტებზეც, რომელთაგან ერთ-ერთია თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტების ვიდეოკამერებით კონტროლი. ვიდეო კამერები იწერენ საქონლის ფიზიკურ პირებზე რეალიზაციის პროცესს, ასევე საქონლის შეტანა გამოტანის პროცესში გადაადგილებისათვის გამოყენებული ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა ნომრებს, რომელთა გადამოწმება და ამოღება საჭიროების შემთხვევაში თავისუფლად იქნება შესაძლებელი. აღნიშნული ვიდეოჩანაწერები ინახება არანაკლებ 6-თვისა. საქართველოში თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტებში კონტროლის განხორციელების კიდევ ერთი მექანიზმია ის, რომ ასეთი პუნქტის მფლობელი ვალდებულია აწარმოოს აღრიცხვა მოთავსებული და რეალიზებული საქონლის შესახებ ავტომატიზირებული სისტემის მეშვეობით და ეს ინფორმაცია ელექტრონული ფორმით მიაწოდოს შემოსავლების სამსახურს. თუკი გარკვეული შექმნილი გარემოებების გამო ვერ ხერხდება ამ ინფორმაციის ელექტრონული მიწოდება მაშინ Excel ფორმატის ფაილით იგი უნდა აიტვირთოს შემოსავლების სამსახურის გვერდზე. თავისუფალ სავაჭრო ზონებში ის ფიზიკური პირები, რომლებიც ტოვებენ ჩვენი ქვეყნის ტერიტორიას

---

<sup>64</sup> იხ., საქართველოს მთავრობის დადგენილება, „ფიტოსანიტარიული სასაზღვროსაკარანტინო და ვეტერინარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების თაობაზე“, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1177930> (მოძიებულია: 24.03.2023).

საქონლის შეძენას შეძლებენ პირადობის დამადასტურებელი მოწმობის, ლტოლვილის ბარათის, უცხო ქვეყნის მოქალაქის პასპორტის და ასე შემდეგ სხვა კანონით დადგენილი საიდენტიფიკაციო საშუალებების მეშვეობით. თავისუფალი სავაჭრო ზონის მფლობელი ვალდებულია გადაიხადოს იმპორტის გადასახდელი საქონლის დანაკლისის შემთხვევაში, საქონლის იმ პირთა მიერ შეძენის შემთხვევაში, რომელთაც არ ჰქონდათ ამის უფლება და ასე შემდეგ, გარდა საქართველოს საბაჟო კოდექსის 72 მუხლით<sup>65</sup> გათვალისწინებული შემთხვევებისა, რაც გულისხმობს დაუძლეველი ძალის დადგომას, რაშიც შესაძლებელია იგულისხმებოდეს სტიქიური უბედურება, საგანგებო ან საომარი მდგომარეობა და ისეთი გარემოებები, რომელთა დადგომაც დამოკიდებული არ არის პირთა ნებაზე. ხოლო იმ შემთხვევაში, თუკი საქონლის პირვანდელი სახის ცვლილება გამოწვეული არ არის ზემოთ ჩამოთვლილ მიზეზთა გამო, მაშინ იმპორტის გადასახადის სრული გადახდის ვალდებულება ეკისრება თავისუფალი სავაჭრო ზონის მფლობელს.

## 1.5. საბაჟო კონტროლის განხორციელება საქონლის გაშვების შემდგომი შემოწმების გზით

გაშვების შემდგომი კონტროლი არის საბაჟო კონტროლის ფორმა, რომელიც მოიცავს საბაჟო დეკლარაციებსა და თანმხლებ დოკუმენტებში მოცემული ინფორმაციის გადამოწმებას, საბაჟო პროცედურის განსახორციელებლად გათვალისწინებული დოკუმენტების არსებობისა და ნამდვილობის შემოწმებას. გაშვების შემდგომი კონტროლი არის ერთგვარი ბერკეტი, ინსტრუმენტი საბაჟო კანონმდებლობასთან შესაბამისობის შესამოწმებლად, თაღლითობისა და უკანონო ქმედებების გამოსავლენად.<sup>66</sup> დამეთანხმებით და ბოლო წლების განმავლობაში მკვეთრად გაიზარდა საერთაშორისო სავაჭრო მიმართულება, შესაბამისად ამან მოგვცა ბიძგი დროის

<sup>65</sup> იხ., კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.72, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6> (მოძიებულია: 24.03.2023).

<sup>66</sup> იხ., Definition of post-launch control, ხელმისაწვდომია: <https://customs.gov.md/en/articles/titul-en-----> (მოძიებულია: 24.03.2023).

მენეჯმენტის კუთხით გადახედილიყო და შემცირებულიყო განბაჟების ფორმალობები, რაც რა თქმა უნდა არასასურველ და შესუსტებულ მდგომარეობაში აგდებს საბაჟო კონტროლის მიზნებსა და პრინციპებს. გაშვების შემდგომი კონტროლი არ არის მხოლოდ და მხოლოდ უკანონო, თაღლითურ მოქმედებებთან ბრძოლის საშუალება, არამედ ეს არის ქმედითი საშუალება შემცირდეს საბაჟო კანონმდებლობის დარღვევის შანსები.

როგორც მრავალი სახელმწიფო, ასევე საქართველოც უყურადღებოდ არ ტოვებს აღნიშნულ საკითხს. „საბაჟო კონტროლის შესახებ“<sup>67</sup> ინსტრუქციის მეოთხე თავში და საბაჟო კოდექსის 30-ე მუხლში, რომლის თანახმად, „საბაჟო ორგანოს შეუძლია საქონლის გაშვების შემდგომი კონტროლის განხორციელებისას შეამოწმოს: ა) საბაჟო დეკლარაციით, დროებით შენახვის დეკლარაციით, საქონლის შემოტანის ზოგადი დეკლარაციით, საქონლის გატანის ზოგადი დეკლარაციით, რეექსპორტის დეკლარაციით ან რეექსპორტის შეტყობინებით დეკლარირებული მონაცემების სისწორე, აგრეთვე მისი თანმხლები დოკუმენტების არსებობა, სისწორე, ნამდვილობა და ძალაში ყოფნა; ბ) დეკლარანტის საბუღალტრო და სხვა ჩანაწერები, რომლებიც დაკავშირებულია შესამოწმებელ საქონელთან ან მასთან დაკავშირებულ ოპერაციებთან ამ საქონლის გაშვებამდე ან გაშვების შემდეგ. საქონლის გაშვების შემდგომი კონტროლის განხორციელებისას საბაჟო ორგანოს უფლება აქვს, დაათვალიეროს საქონელი ან/და აიღოს მისი სინჯი ან/და ნიმუში, თუ საქონლის დათვალიერება ან/და მისი სინჯის ან/და ნიმუშის აღება შესაძლებელია.“). შევნიშნავთ, რომ „საქონლის გაშვების შემდგომ კონტროლს მხოლოდ საბაჟო ორგანო ახორციელებს და სხვა არც ერთ ორგანოს არ აქვს უფლება საქონლის გაშვების შემდგომი ღონისძიების განხორციელებისა“<sup>68</sup>.

სწორედ საქონლის გაშვების შემდგომ კონტროლზეა საუბარი. პირველ რიგში უნდა ვთქვათ, რომ საქონლის გაშვების შემდეგი კონტროლის განხორციელების შესახებ

<sup>67</sup> იხ., „ინსტრუქცია საბაჟო კონტროლის შესახებ“ ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია: 24.03.2023).

<sup>68</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, გვ. 595, (მოძიებულია:26.03.2023).

გადაწყვეტილებას იღებს და უფლებამოსილება აქვს განახორციელოს ყველა საჭირო და აუცილებელი პროცედურა ამისათვის მხოლოდ საბაჟო ორგანომ. საინტერესოა საკითხი თუ რა შეიძლება გახდეს საქონლის გაშვების შემდგომი კონტროლის საფუძველი? სწორედ ამ კითხვას სცემს პასუხს საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება<sup>69</sup>, რომლის მიხედვითაც შემდგომი კონტროლის საფუძველი შესაძლებელია იყოს რეექსპორტის დეკლარაცია ან დეკლარაცია, რომელიც დასრულდა ლურჯი დერეფნით, სამართალდამცავი ორგანოს გადაწყვეტილება, დეკლარანტის განცხადება და ასე შემდეგ. საქონლის გაშვების შემდგომი კონტროლის მიზანია საქონლის შესახებ საბაჟო ორგანოში დაფიქსირებულ მონაცემთა სისწორის შეფასება, იქნება ეს დაკავშირებული საქონლის რაოდენობასთან, სეს ესნ-ის კოდის განსაზღვრის სისწორესთან თუ სხვა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ შეზღუდვებთან.

საქონლის გაშვების შემდგომ კონტროლს გააჩნია რამოდენიმე სახე, მაგალითად ინდივიდუალური, კომპლექსური, საქონელზე განხორციელებული კონკრეტული ფორმალობების შემოწმება, რეექსპორტის, დროებითი შენახვის წესების დაცვის შემოწმება. ასევე, დაუძლეველი ძალა, სხვა გარემოება, დამატებითი ინფორმაციის მოპოვების საჭიროება შესაძლებელია გახდეს საქონლის გაშვების შემდგომი კონტროლის შეჩერების საფუძველი, რომელიც აუცილებლად გაგრძელდება შექმნილი ვითარების აღმოფხვრისთანავე. ინდივიდუალური და კომპლექსური შემოწმების დროს შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს კამერალური შემოწმების სახე. კამერალური შემოწმების გამოყენებისას საბაჟო ორგანოს უფლება აქვს, საბაჟო ორგანოში არსებული ინფორმაციის მიხედვით დამოუკიდებლად განსაზღვროს საგადასახადო ვალდებულების მოცულობა ან საქონლის საბაჟო ღირებულება, ასევე მას უფლება აქვს მოითხოვოს დეკლარირებულ საქონელთან დაკავშირებული ინფორმაცია და მისი ყველა თანმხლები დოკუმენტის შემოწმება, საბაჟო ორგანო ამასთანავე უფლებამოსილია, დეკლარანტს ან კანონით განსაზღვრულ შემთხვევებში მესამე პირს მოსთხოვოს ზეპირი ან

---

<sup>69</sup> იხ., საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, საქართველოს ფინანსთა მინისტრის ბრძანება, №257, მ.19, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0> (მოძიებულია: 26.03.20).

დამატებითი განმარტებების მიცემა საქონელთან დაკავშირებით. ინდივიდუალური და კომპლექსური შემოწმების დროს შესაძლებელია გამოყენებულ იქნეს გასვლითი შემოწმებაც. გასვლითი შემოწმების დაწყების თაობაზე აუცილებლად უნდა ეცნობოს კანონით დადგენილ პირებს ხოლო შეტყობინების ადრესატისთვის ჩაბარებიდან არაუგვიანეს 30-დღისა უნდა განხორციელდეს გასვლითი შემოწმება, რომლის ხანგრძლივობაცაა 3 თვე თუმცა კანონით დადგენილ შემთხვევებში შესაძლებელია გაგრძელდეს არაუმეტეს 2 თვისა. გასვლითი შემოწმების ჩატარების პროცესში საბაჟო ორგანოს უფლება აქვს დეკლარანტისაგან მიიღოს განმარტებები შემოწმების პროცესში წამოჭრილ რიგ საკითხებთან დაკავშირებით, ასევე საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია მოითხოვოს საქონლის განატა, შემოტანა, ტრანსპორტირება, გადატვირთვასთან, შენახვასთან და საქონლის მიმართ განხორციელებული სხვა საბაჟო პროცედურებთან დაკავშირებული დოკუმენტაციის შემოწმება. თუკი საბაჟო ორგანოში შევა ინფორმაცია იმის შესახებ, რომ დეკლარანტი საქართველოს ტერიტორიის დატოვების გზით, ან საქონლის მესამე პირისთვის გადაცემით, დოკუმენტაციის განადგურებითა და ასე შემდეგ გეგმავს თავი აარიდოს საბაჟო ან საშემოსავლო ვალდებულებებს საბაჟო ორგანო უფლებამოსილია განახორციელოს შემდგომში – გადაუდებელი გასვლითი შემოწმება. ასევე აღნიშნული პროცედურა შესაძლებელია განხორციელდეს მაშინაც, როცა არსებობს ეჭვი მიზნობრივი დანიშნულებით გამოყენების პროცედურაში მოქცეული საქონლის მიზნობრიობის ცვლილებასთან დაკავშირებით, ან სხვა მიზნით გამოყენების შესახებ.

## თავი II. სახელმწიფო ზედამხედველობა საქონლის საბაჟო ტერიტორიაზე გადაადგილებისას

### 2.1. საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისას საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელება

„საბაჟო ზედამხედველობა“ ნიშნავს ყველა საჭირო ზომის გატარებას, რომელიც უზრუნველყოფს საბაჟო ტერიტორიაზე არსებული საქონლის უცვლელი სახით შენარჩუნებას, კანონის ყველა ნორმის დაცვით, საქონლის მიმართ მოქმედი ყველა რეგულაციით დაცული საბაჟო პროცედურის დასრულებამდე.<sup>70</sup> მეორეს მხრივ, „საბაჟო კონტროლი“, ნიშნავს კონკრეტული მოქმედებების შესრულებას, როგორცაა საქონლის შემოწმება, დოკუმენტების არსებობისა და ნამდვილობის გადამოწმება, ბუღალტრული აღრიცხვის შემოწმება, სატრანსპორტო საშუალებების ინსპექტირება, ბარგის და სხვა საქონლის შემოწმება და ასე შემდეგ. საბაჟო ტერიტორიაზე, საბაჟო ორგანოს შეუძლია რეგლამენტის შესაბამისად, მიიღოს და განახორციელოს საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის ნებისმიერი ღონისძიება, რომელსაც საჭიროდ ჩათვლიან, საკუთარი საქმიანობის განხორციელებისას, ამ პროცესში კი გამოიყენება საბაჟო და კანონით დადგენილი სხვა რეგულაციები.

საქართველოს საბაჟო კოდექსის 70 მუხლით<sup>71</sup>, განსაზღვრულია საბაჟო ზედამხედველობის ზუსტი განმარტება. იგი ადგენს, საქართველოს ტერიტორიაზე შემოტანილი საქონელი, საბაჟო საზღვარზე შემოსვლისთანავე ექვემდებარება საბაჟო ზედამხედველობასა და კონტროლს, აუცილებელი საჭიროების შემთხვევაში კი, შესაძლებელია დაექვემდებაროს, ისეთ შეზღუდვებს, რომელთა საფუძველიც, შესაძლებელია იყოს ეროვნული ინტერესები, საზოგადოებრივი უსაფრთხოება,

<sup>70</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, (მომიებულია:26.03.2023).

<sup>71</sup> იხ., კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.70, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6>(მომიებულია:26.03.2023).

ადამიანის, ცხოველისა ან მცენარის სიცოცხლისა და სიჯანსაღის დაცვა, ასევე არქეოლოგიური, ისტორიული მნიშვნელობის მქონე, ეროვნული სიმდიდრის დაცვა. საბაჟო ზედამხედველობა, საბაჟო საქმიანობის მნიშვნელოვანი ნაწილია. საქართველოს საბაჟო საზღვარზე შემოტანილი საქონელი, მისი საბაჟო სტატუსის განსაზღვრამდე აუცილებლად რჩება საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ, თუმცა საქონლის მფლობელს ნებისმიერ დროს შეუძლია საქონლის მდგომარეობის შემოწმება და სინჯისა თუ ნიმუშის აღება, თუმცა აკრძალულია, ამ საქონლის განკარგვა, გადაადგილება საბაჟო ორგანოსთან შეთანხმების გარეშე. აღნიშნულს ადგენს საბაჟო კოდექსის 70<sup>72</sup> მუხლის მეორე ნაწილი.

ამასთან დაკავშირებით, ძალზედ საინტერესოა საქართველოს ფინანსთა სამინისტროსთან არსებული, დავების განხილვის საბჭოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილება №14808/2/2021,<sup>73</sup> სადაც დავის საგანს წარმოადგენდა სწორედ ზემოთ აღნიშნული საკითხი, კერძოდ საბაჟო ორგანოს თანხმობის გარეშე საქონლის ან სატრანსპორტო საშუალების მიერ კონტროლის ზონის დატოვება და საბაჟო ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონლის უკანონო გადატვირთვა, განკარგვა ან გადმოტვირთვა. საქმე შეეხებოდა საბაჟო ორგანოს თანხმობის გარეშე, საქონლის საბაჟო ტერიტორიიდან აღრიცხვისა და საბაჟო ორგანოსათვის ცნობის გარეშე გატანის ფაქტს, რის შესახებაც ფინანსთა სამინისტროს ბრძანების მიხედვით, საბაჟო ორგანომ სამართლებრივი ვალდებულებები დააკისრა მომჩივან შპს „ფ“ (ს/ნ), რომელიც თავის მხრივ საბაჟო კოდექსის 163 მუხლის 11 ნაწილზე აკეთებდა მითითებას, რაც გულისხმობს გადასახადის გადამხდელის გათავისუფლებას სანქციისგან იმ საფუძველით, რომ იგი შეცდა, ან არ იყო მისთვის ცნობილი, ისეთი გარემოება, რომელიც გამოიწვევდა მის პასუხისმგებლობას. თუმცა, საბოლოო ჯამში საბჭომ არ დააკმაყოფილა მომჩივნის საჩივარი, ვინაიდან მიიჩნია, რომ ამ შემთხვევაში გადასახადის გადამხდელის მიერ ჩადენილი სამართალდაღვევა არ იყო გამოწვეული შეცდომით ან არცოდნით.

---

<sup>72</sup> იქვე, მ.70.

<sup>73</sup> იხ., საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე №2, „საგადასახადო დავები“, საქმე№14808/2/2021, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/uploadfile/pdf/admin201002uni.pdf?fbclid=IwAR3rjsN9u5Vnq0SQQCsTUgN7C h9WNAgzxL8g1z2fOKIz1mgJjBJ3eliGMag> (მოძიებულია:27.03.2023).

ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“<sup>74</sup> დანართი №3 მიხედვით საქონელი, რომელიც მოქცეულია საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ აუცილებლად უნდა დარჩეს უცვლელ მდგომარეობაში,<sup>75</sup> თუმცა აქ არ იგულისხმება ცვლილებები, რომლებიც გამოწვეულია ბუნებრივი ცვლილებებით, ტრანსპორტირებით, ან საქონლის ბუნებრივ პირობებში შენახვისას მიღებული ცვლილებებით. საინტერესოა, ამ მხრივ რა მდგომარეობაა სარკინიგზო ტრანსპორტით გადაადგილებულ საქონელთან დაკავშირებით. თუკი, უფლებამოსილი ორგანო არ განსაზღვრავს დანაკარგის მაქსიმალური ან მინიმალური ცნების განმარტებას, მაშინ უნდა ვიხელმძღვანელოთ „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“<sup>76</sup> 1951 წლის 1 ნოემბრის შეთანხმებით, სადაც 43-ე მუხლი ადგენს, ისეთი საქონლის გადაზიდვის პირობებს, რომელიც გადაზიდვისას, ყველა ნორმის დაცვის მიუხედავად იცვლის ბუნებრივ თვისებებს, რაც შესაძლებელია გამოხატულ იქნეს, წონაში კლებით და სხვა სახეცვლილებით. აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ საბაჟო კონტროლისა და ფორმალობების განხორციელებას, შემოსავლების სამსახური, იმ საქონლის მიმართ, რომელიც ექვემდებარება საბაჟო ზედამხედველობას, ახორციელებს რისკების მართვის წინა თავეებში უკვე განხილული, მართვის სისტემის გამოყენებით. აღნიშნული ფუნქცია მოვალეობების განხორციელების მიზნით კი იქმნება შესაბამისი კომისია.

ნებისმიერი პირი, რომელსაც საქონელი შემოაქვს საქართველოს საბაჟო საზღვარზე და იღებს ვალდებულებას, ამ საქონლის გადაზიდვისა, ვალდებულია საქონელი დაუყონებლივ გადაზიდოს საბაჟო კონტროლის ზონაში, ან საბაჟო ორგანოს მიერ განსაზღვრულ, ან მასთან შეთანხმებულ ადგილას. თუკი გამოიკვეთა საჭიროება, შესაძლებელია საბაჟო ორგანომ თავად განსაზღვროს მარშუტი, რომლის მიხედვითაც

---

<sup>74</sup> იხ., ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება, (დანართი №3) „ინსტრუქცია საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“, „ბ“ ქვეპუნქტი, ხელმისაწვდომია:<https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?Publication=0> (მომიებულია: 27.03.2023).

<sup>75</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, (მომიებულია:27.03.2023).

<sup>76</sup> იხ., CONVENTION ON INTERNATIONAL THROUGH RAILWAY TRAFFIC, Article 43, ხელმისაწვდომია: <https://www.klgeurope.com/files/smgs.pdf> (მომიებულია:27.03.2023).



პირმა საბაჟო ზედამხედველობას დაქვემდებარებული საქონელი უნდა გადაზიდოს საბაჟო ტერიტორიაზე. ასეთ დროს, აღნიშნული მარშუტი მოიცავს-საქონლისათვის, ან სატრანსპორტო საშუალებისათვის გადასაადგილებელ მიმართულებას და საბოლოო დანიშნულების საბაჟო ზონას, ან თუნდაც საბაჟო ორგანოსთან შეთანხმებულ სხვა ადგილს.

ბოლოს კი, აუცილებელია მოკლედ შევწხოთ ძალზედ საინტერესო მიმართულებას. ისეთი სპეციფიური საქონლის ტრანსპორტირებას, საბაჟო კონტროლსა და ზედამხედველობას, როგორცაა მაგალითად, ნავთობი ან ნავთობ პროდუქტი. ნავთობის ტრანსპორტირება ყოველწლიურად უფრო და უფრო იზრდება, ვინაიდან იგი რჩება ერთ-ერთ ყველაზე ძვირადღირებულ და შემოსავლიან ბიზნესად.<sup>77</sup> ნავთობი, ან ნავთობ პროდუქტი საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე, შესაძლებელია შემოტანილ იქნეს საავტომობილო, სარკინიგზო ან სხვა სახის ტრანსპორტით, ან შესაძლებელია, ჩვენს ტერიტორიაზე გაიაროს მილსადენების გზით, რომელთა მიმართაც კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელება, შესაძლებელია და ხდება საქონლის საბაჟო დეკლარაციით, ან დროებითი შენახვის დეკლარაციით, რომელიც წარდგენილ უნდა იქნეს საქონლის დასაწყობების ადგილზე. აუცილებელია ავღნიშნოთ, რომ ერთ-ერთი ყველაზე რთული საკითხია, საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელება ასეთი სახის საქონელზე, ვინაიდან ადამიანის თვალსა და ფიზიკურ შესაძლებლობებს, არ შეუძლიათ აღნიშნულის განხორციელება. სწორედ ამიტომ, ვფიქრობ, რომ აღნიშნული მიმართულებით ძალიან კარგი იქნებოდა სხვადასხვა ელექტრო, ნანო ტექნოლოგიების შექმნა და გამოყენება, რომლებიც უზრუნველყოფდნენ მილსადენებით გადაადგილებული ტვირთების ზედამხედველობასა და კონტროლს.

---

<sup>77</sup> იხ., Pipeline Transport Global Market Report 2023– By Type (Crude Oil Pipeline Transport, Natural Gas Pipeline Transport, Refined Petroleum Products Pipeline Transport, Other Pipeline Transport), By Solutions (Security Solutions, Automation And Control, Integrity And Tracking Solution, Network Communication Solution, Other Solutions), By Services (Consulting Service, Managed Service, Maintenance And Support)– Market Size, Trends, And Global Forecast 2023-2032, ხელმისაწვდომია:<https://www.thebusinessresearchcompany.com/report/pipeline-transport-global-market-report> (მოძიებულია:27.03.2023).

## 2.2. ავარიის ან დაუძლეველი ძალის დროს გასატარებელ ღონისძიებათა ერთობლიობა საბაჟო ზედამხედველობის უწყვეტობისათვის

საინტერესოა, საკითხი იმის შესახებ, თუ როგორ მიმდინარეობს საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელების პროცესი, როდესაც სახეზეა ფორსმაჟორი, თუ სხვა დაუძლეველი ძალა. პირველ რიგში, უნდა ავლნიშნოთ, რომ პირმა ზემოთ აღნიშნული მდგომარეობის არსებობისას, თუკი აქვს ამის შესაძლებლობა, უნდა აცნობოს საბაჟო ორგანოს, რათა მან გასცეს შესაბამისი მითითებები, რომლითაც პირს ექნება შესაძლებლობა იხელმძღვანელოს. ავარიის, ან დაუძლეველი ძალის ზემოქმედებით გამოწვეული ზიანის შესაფასებლად უფლებამოსილი ორგანო ადგენს ოქმს. ხოლო ის ნარჩენი, რომელიც დარჩა განადგურების შედეგად, შეიძლება დაექვემდებაროს განადგურების, რეექსპორტისა ან განკარგვის პროცედურას. საქონლის განკარგვასთან, ან განადგურებასთან დაკავშირებულ პროცედურებს არეგულირებს ინსტრუქცია „საქონლის განკარგვის შესახებ“<sup>78</sup>, დანართი №18, რომლის მეოთხე მუხლის მიხედვითაც, საქონლის განადგურება არის, იმ უცხოური საქონლის განადგურება, ნებისმიერი ხერხით, რომელიც იმყოფება საბაჟო ზედამხედველობის ქვეშ. განადგურების ხერხი, შეიძლება იყოს: დამარხვა, დაწვა, ჩადირვა, მექანიკური დაზიანების მიყენება და ასე შემდეგ. ავარიის, ან დაუძლეველი ძალის შედეგად შეჩერებულ ხელშეკრულებებზე, ისტორიული რაკურსია გაკეთებული, წიგნში „Fundamentals of Public International Law“, სადაც ავტორი ამბობს, რომ „პასუხისმგებლობა არის ნებისმიერი სამართლებრივი სისტემის ეპიცენტრი“<sup>79</sup>.

საქონლის განადგურების შესახებ, ან განადგურებაზე უარის თქმის თაობაზე, გამოიკვება ინდივიდუალურ ადმინისტრაციულ სამართლებრივი აქტი, რომელსაც გამოსცემს საგადასახადო ორგანო, დეკლარანტის მიერ საქონლის განადგურების, ან განადგურებაზე უარის თქმის შესახებ, განცხადების მიღებიდან არაუგვიანეს ხუთ დღეში.

<sup>78</sup> იხ., „საქონლის განკარგვის შესახებ“, დანართი №1, (მოძიებულია: 28.03.2023).

<sup>79</sup> იხ., Distefano G., „ Fundamentals of Public International Law“, pg. 637–805, ხელმისაწვდომია: <https://brill.com/display/book/9789004396692/BP000012.xml> (მოძიებულია: 28.03.2023).

აღნიშნულ ინდივიდუალურ ადმინისტრაციულ სამართლებრივ აქტში აუცილებელია მიეთითოს, იმ უფლებამოსილი თანამშრომლის ვინაობა, რომელიც განხორციელებს აღნიშნულ მოქმედებას, მოქმედების განხორციელების ვადა და ასევე დამსწრე პირთა სია.

ფორსმაჟორული მდგომარეობა არის პუნქტი, რომელიც შედის კონტრაქტებში, რათა მოხსნას პასუხისმგებლობა გაუთვალისწინებელი და გარდაუვალი კატასტროფების დროს, რომლებიც აფერხებენ მოვლენების მოსალოდნელ მიმდინარეობას და ხელს უშლიან მონაწილეებს ვალდებულებების შესრულებაში. ეს პუნქტები ზოგადად მოიცავს ბუნებრივ კატასტროფებს, როგორცაა ქარიშხლები, ტორნადოები და მიწისძვრები, ისევე როგორც ადამიანის ქმედებები, როგორცაა შეიარაღებული კონფლიქტები და ადამიანის მიერ შექმნილი დაავადებები.<sup>80</sup>

### **2.3. საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელების ერთ-ერთი ასპექტი-აღრიცხვის მოწმობა, მისი შევსებისა და გაცემის წესი, მოწმობის კონტროლიდან მოხსნა**

საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებაში დიდ როლს თამაშობს, აღრიცხვის მოწმობების არსებობა, რომლითაც ხორციელდება, საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების აღრიცხვა. აღნიშნულთან დაკავშირებით, განმარტებას იძლევა და არეგულირებს ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება, დანართი №3 ინსტრუქცია „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“<sup>81</sup>, რომელიც ადგენს, რომ აღრიცხვის მოწმობით, საბაჟო კონტროლი და ზედამხედველობა ხორციელდება საქართველოს ტერიტორიაზე გადაადგილებული, ან თუნდაც დროებით შენახული და უკან დაბრუნებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ. თუმცა, არსებობს გარკვეული გამონაკლისები, რომლის დროსაც არ არის საჭირო აღრიცხვის მოწმობის

<sup>80</sup> იხ., Definition of the word force majeure, ხელმისაწვდომია: <https://www.investopedia.com/terms/f/forcemajeure.asp> (მოძიებულია: 28.03.2023).

<sup>81</sup> იხ., ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება (დანართი №3) „ინსტრუქცია საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“, „ბ“ ქვეპუნქტი, ხელმისაწვდომია: [https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/464455\\_2?publication=0](https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/464455_2?publication=0) (მოძიებულია: 28.03.2023).

გამოყენება. ასეთებია, მაგალითად საქონელი, რომელიც გადაადგილდება ATA წიგნაკით, იმ სარკინიგზო და ავტოსატრანსპორტო საშუალებების შემთხვევაში, რომლებიც გადაადგილდება საქონლის გარეშე, იმ საქონლის შემთხვევაში, რომელიც გადაადგილდება მილსადენი, ან ელექტრო სადენი საშუალებების გამოყენებით და ასე შემდეგ. „eCustoms“-ის<sup>82</sup> ელექტრონულ ბაზაში ივსება აღრიცხვის მოწმობები, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი პირის მიერ, ან იმ პირის მიერ, რომელიც დაშვებულია „eCustoms“-ში.

ევროკავშირის საბჭომ 1999 წლის 28 აპრილს გამოსცა დირექტივა, უცხო ქვეყნიდან შემოსული ავტოსატრანსპორტო საშუალებების რეგისტრაციის თაობაზე „Council Directive 1999/37/EC“<sup>83</sup>, რომლის ძირითადი მიზანაც იყო, აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, საერთო წესებისა და კანონების შემუშავება. აღნიშნული დირექტივა, იზიარებდა 1970 წლის 6 თებერვლის 70/156/EEC<sup>84</sup> დირექტივის მე-2 მუხლში მოცემულ სატრანსპორტო საშუალების განმარტებას და სწორედ მასზე დაყრდნობით აგებდა მსჯელობას. აღნიშნულის აღრიცხვის რეგისტრაცია აძლიერებდა კონტროლისა და ზედამხედველობის შესაძლებლობებს. „eCustoms“-ში დაშვებულ პირს უფლება აქვს, წინასწარ შეავსოს ელექტრონულად აღრიცხვის მოწმობა. საქართველოს საბაჟო კოდექსის 70 მუხლი<sup>85</sup> ადგენს, საბაჟო ზედამხედველობის განხორციელების წესებს, როდესაც საქონლის ან სატრანსპორტო საშუალების წარდგენა ხდება, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილ თანამშრომელთან, მფლობელი ვალდებულია წარმოადგინოს ყველა საჭირო დოკუმენტაცია, ხოლო საბაჟოს თანამშრომელი ახორციელებს ელექტრონულ სისტემაში ინფორმაციის შემოწმებას. შესაძლებელია, ასევე განხორციელდეს

---

<sup>82</sup> იხ., „eCustoms“ form of business transactions, ხელმისაწვდომია: <http://asycuda.rs.ge/>(მოძიებულია: 28.03.2023).

<sup>83</sup> იხ., Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles, ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999L0037&from=EN> (მოძიებულია: 28.03.2023).

<sup>84</sup> იხ., Council Directive 70/156/EEC of 6 February 1970, On the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers, ხელმისაწვდომია: <https://lexpency.org/eu/31970L0156/> (მოძიებულია: 28.03.2023).

<sup>85</sup> იხ., საქართველოს კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.70, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6>(მოძიებულია:28.03.2023).

სატრანსპორტო საშუალებისა და საქონლის დათვალიერება და სწორედ ამის საფუძველზე გაიცეს მოწმობა. თუმცა, არსებობს ისეთი შემთხვევებიც, როდესაც ერთ საბაჟო ორგანოში ვერ ხორციელდება დათვალიერება, რა დროსაც აღნიშნული მოქმედება უნდა განხორციელდეს, უახლოეს საბაჟო ორგანოში, ტრანსპორტირების დროს კი მოწმობის D გრაფაში, აუცილებელია მიეთითოს A3, ხოლო აღნიშნულის შეუძლებლობის შემთხვევაში, აღრიცხვის მოწმობაზე დაისმება დამლა წარწერით – „ექვემდებარება დათვალიერებას“. მოწმობა გაიცემა ორ ეგზემპლარად, საიდანაც ერთი მიყვება საქონელს, ან ავტოსატრანსპორტო საშუალებას, დანიშნულების საბაჟო ორგანომდე, ხოლო მეორე გადაეცემა დეკლარანტს, ან გადამზიდავს. თუმცა, არის შემთხვევები, როდესაც საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე შემოტანილი საქონელი, საბაჟო გამშვები პუნქტიდან ბრუნდება უკან, რა დროსაც ერთდროულად, უნდა განხორციელდეს მოწმობის გაცემა და საბაჟო კონტროლიდან მოხსნა, ხოლო საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი აკეთებს აღნიშვნას წარწერით „დაბრუნებულია საქონელი“, უთითებს თარიღს და აღნიშნავს პირად ნომრიანი ბეჭდით. საინტერესოა, ასევე უცხოეთიდან შემოტანილი სატრანსპორტო საშუალების და საქონლის შემთხვევები. ამ დროს მათი დანიშნულების საბაჟო ორგანოში მოხვედრისთანავე იხსნება, მათი აღრიცხვის მოწმობები კონტროლიდან. ხოლო, ავტოსატრანსპორტო საშუალება არის ვალდებული საქართველოს ტერიტორია დატოვოს, ელექტრონულ ბაზაში რეგისტრაციიდან არაუგვიანეს 60 დღისა.<sup>86</sup>

აუცილებელია, საქონლის ან სატრანსპორტო საშუალების დანიშნულების ადგილზე მისვლისას მოხდეს საქონლის წარდგენის დადასტურება, რაც უნდა განხორციელდეს საბაჟო ორგანოს მიერ ან, საწყობის მფლობელების, ეკონომიკური ოპერატორის მიერ, აღრიცხვის მოწმობის უკანა გვერდზე გაკეთებული შესაბამისი აღნიშვნით, ხელმოწერა, თარიღის მითითება, დამლის დასმა და ასე შემდეგ. საქონლისა თუ სატრანსპორტო საშუალებების დანიშნულების ადგილზე წარდგენა აუცილებელია დადასტურდეს ერთი

---

<sup>86</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, (მოძიებულია:26.03.2023).

საათის განმავლობაში, რაც უნდა აისახოს, ელექტრონულ ბაზაში, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომლის მიერ. ძალიან საინტერესოა, ასევე ის შემთხვევა, როდესაც ერთი მოწმობით გადაადგილებული საქონელი ნაწილ-ნაწილ წარედგინება საბაჟო ორგანოს. ამ შემთხვევაში, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი დამატებით ფურცელში აკეთებს გარკვეულ კომენტარებს, საქონლის ნაწილ-ნაწილ მიღების თაობაზე, ხოლო მოწმობა მხოლოდ და მხოლოდ დაიხურება, როდესაც წარმოდგენილი იქნება ვაგონით გადაადგილებული, ბოლო საქონლის ნაწილი. საბოლოოდ კი ხდება „eCustoms“-ში მოწმობის სრული ან ნაწილობრივი დახურვა. ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ნიუანსია ისიც, რომ მოწმობის შევსების რეგისტრაციამდე, ან რეგისტრაციიდან სანამ წარსდგება საბაჟო ორგანოში, ან თუნდაც მოწმობის შევსებისას, საბაჟოს უფლებამოსილი თანამშრომელი, ან თუნდაც პირი, რომელსაც დაშვება აქვს eCustoms-ში ვალდებულია, მოწმობაში შეიტანოს ცვლილება. თუკი, მოწმობის რეგისტრაციაში ხდება გარკვეული ცვლილებები, ყოველივე ამას ასახავს ელექტრონული სისტემა. თუმცა, საბაჟო ორგანოს აქვს ვალდებულება იმისა, რომ არასწორად მითითებული ინფორმაციის შემთხვევაში, თუნდაც მოწმობის გაცემის შემდეგ შეცვალოს ეს არასწორი მონაცემები.<sup>87</sup>

## 2.4. TIR წიგნაკის მნიშვნელობა, მისი რეგისტრაცია და გამოყენება

TIR(Transports International Routiers) კარნეტი არის, საქონლის თანმხლები ერთგვარი წიგნაკი, რომელიც თან ერთვის, დალუქული საგზაო მანქანით, ან კონტეინერებით, რამდენიმე სხვადასხვა ქვეყანაში, გადასაადგილებელ ტვირთებს, თუმცა აღნიშნული სისტემით სარგებლობისათვის, ეს ქვეყნები უნდა იყვნენ გაერო-ს TIR კონვენციის ხელმომწერები. წიგნში „საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით“<sup>88</sup> პროფესორი ფრიდონ რუხაია და სხვა თანაავტორები მართებულად აღნიშნავენ, რომ

<sup>87</sup> იხ., კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, მ.70, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6>(მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>88</sup> იხ., ურიდია გონერ, რუხაია ფრიდონ, არახამია მერაბ, „საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით“, გვ. 9, თბილისი, 2004, (მოძიებულია:26.03.2023).

„კონვენციის დებულებები აიოლებენ და ამარტივებენ საბაჟო გაფორმების პროცედურებს, მონაწილე ქვეყნებში, საავტომობილო ტრანსპორტით საქონლის გადაზიდვების დროს”. მათი გამოყენება, თავიდან იცილებს ეროვნული სატრანზიტო პროცედურების გამოყენების აუცილებლობას, თითოეული ქვეყნისთვის, სადაც საქონელი გადის.

UNECE-ის ეგიდით, TIR სატრანზიტო სისტემაზე მუშაობა, მეორე მსოფლიო ომის შემდეგ მალევე დაიწყო. პირველი TIR ხელშეკრულება დადო 1949 წელს, ევროპის ქვეყნების მცირე რაოდენობამ. ამ წარმატებულმა წამოწყებამ განაპირობა, TIR კონვენციის შემუშავების შესახებ მოლაპარაკებები, რომელიც 1959 წელს იქნა მიღებული, შიდა ტრანსპორტის კომიტეტის მიერ და ძალაში შევიდა 1960 წელს.<sup>89</sup> ეს პირველი TIR კონვენცია გადაიხედა, მიმოხილვის კონფერენციის დროს 1975 წლის ნოემბერში, პრაქტიკული გამოცდილების გასათვალისწინებლად, სისტემის ოპერირებისას და ტექნიკური მიღწევებისა და საბაჟო ცვლილებების განხორციელებისათვის. ხოლო 1975 წლის, TIR-ის გადამუშავებული ვერსია ძალაში შევიდა. TIR-ის კონვენციას დღემდე ჰყავს 73 ხელშემკვრელი მხარე, მათ შორის ევროპული კავშირი. იგი მოიცავს, ევრო-აზიის კონტინენტის დიდ ნაწილს, აღწევს ჩრდილოეთ აფრიკამდე და ჰყავს ხელშემკვრელი მხარეები ჩრდილოეთ და სამხრეთ ამერიკაში. ჩინეთი, ინდოეთი, პაკისტანი, პალესტინა და კატარი ბოლო ქვეყნებია, რომლებიც შეუერთდნენ კონვენციას. TIR სისტემას, საქართველოც შეუერთდა 1994 წლის 24 სექტემბრიდან.

TIR სისტემა და მსგავსი სისტემები შექმნილია იმისთვის, რომ მაქსიმალურად გაადვილდეს, საქონლის გადაადგილება საერთაშორისო ვაჭრობაში და ამასთანავე უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხოება. ასევე, აღსანიშნავია ის ფაქტიც, რომ TIR სისტემასთან დაკავშირებული ნებისმიერი ფორმალობა არ არის შესასრულებლად, არც ძალიან მძიმე და არც ძალიან რთული საბაჟოებისთვის, სატრანსპორტო ოპერატორებისთვის და მათი აგენტებისთვის. საერთაშორისო სისტემის შექმნით TIR

---

<sup>89</sup> იხ., United Nations, Carnet TIR, November 2019, ხელმისაწვდომია: <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210451635c007> (მოძიებულია:26.03.2023).

სისტემა, მიზნად ისახავს სირთულეების შემცირებას, ოპერატორებისა და საბაჟო ადმინისტრაციებისათვის, რომლებიც მიუხედავად პროცედურების გამარტივებისა, კონტროლის ხარისხს წვევენ მაღალ დონეზე. TIR სისტემა მნიშვნელოვნად ამცირებს საბაჟო პროცედურებისათვის საჭირო დროსა და ხარჯებს. ამავე დროს, სისტემა ამცირებს ძვირადღირებული და ადამიანური რესურსის არსებობის აუცილებლობას, ვინაიდან აღარ არის აუცილებელი ფიზიკური შემოწმების საჭიროება ტრანზიტის ქვეყნებისათვის, გარდა ბეჭდების შემოწმებისა და ტვირთის გარე პირობებისა (კუპე ან კონტეინერი) ნახვისა. ის ასევე, გამორიცხავს ეროვნული გარანტიების მოქმედების აუცილებლობასაც. გარდა ამისა, მისი უპირატესობა გამოიხატება იმაშიც, რომ მთელი ტრანსპორტი დაფარულია ერთი დოკუმენტით, TIR Carnet, რომელიც ამცირებს არაზუსტი ინფორმაციის რისკს საბაჟო ორგანოებისთვის, ასევე წარმოადგენს მტკიცებულებასა და საერთაშორისოდ მოქმედ გარანტიას. აუცილებლად უნდა ავლნიშნოთ, რომ თუკი ასეობს საფუძვლიანი ეჭვი, სავარაუდო კანონდარღვევის შესახებ, საბაჟო ორგანოებს უფლება აქვთ, შეამოწმონ საქონელი და საჭიროების შემთხვევაში, შეწყვიტონ TIR ტრანსპორტი ან მიიღონ ადეკვატური ზომები ეროვნული კანონმდებლობის შესაბამისად. თუმცა, TIR კონვენციის გათვალისწინებითა და მისი დებულებებისა და ხელშეწყობის ინტერესებიდან გამომდინარე.

TIR-კარნეტს გააჩნია გარკვეული სისტემა, რომელიც შეგვიძლია დავყოთ ოთხ სტრუქტურულ ერთეულად. ესენია:

1. საბაჟო გადასახდელებზე საერთაშორისო გარანტიები;
2. TIR-კარნეტის შესაბამისი წიგნაკი (კარნეტი);
3. საბაჟო კონტროლის პრინციპების ურთიერთცნობა;
4. სატრანსპორტო საშუალებების (კონტეინერების) სტანდარტულობა და უსაფრთხოება.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, გვ. 670 , (მოძიებულია:28.03.2023).



საერთაშორისო ტვირთზიდვების განმახორციელებელი, სატრანსპორტო საშუალებები საბაჟო ორგანოს მიერ, უნდა იქნეს დაშვებული, მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუკი, მათი სატვირთო განყოფილება მოწყობილია ისე, რომ საბაჟო ლუქის, ბეჭდის ან ნიშნის გატეხვის, დაზიანების გარეშე შეუძლებელი იყოს, მათში საქონლის ჩატვირთვა ან მისი გადმოტვირთვა, ასევე სატვირთო განყოფილების სივრცეს არ უნდა ჰქონდეს ფარული შესანახი ადგილები, ნებისმიერი ადგილი, სადაც ტვირთი არის განთავსებული, უნდა იყოს ხილვადი და მარტივი მისაწვდომი, საბაჟო კონტროლის განხორციელებისათვის. TIR Carnet იბეჭდება ფრანგულ ენაზე, გარდა ყდის 1 გვერდისა, ასევე იბეჭდება ინგლისურ ენაზე. TIR კარნეტი შეიცავს „TIR Carnet-ის გამოყენების წესებს“, ფრანგულად ყდის მე-2 გვერდზე და ინგლისურად ყდის მე-3 გვერდზე. ყოველგვარი შეფერხებების თავიდან ასაცილებლად, გადამზიდავებს მიცემული აქვთ რეკომენდაცია იმის შესახებ, რომ თან იქონიონ TIR კარნეტის თარგმანი, რადგან იმ ქვეყნის საბაჟო ორგანოებს, რომელთა ტერიტორიაზეც გადაზიდვა ხორციელდება, უფლება აქვთ მოითხოვონ თარგმნის წარდგენა, საკუთარ ენაზე. აუცილებელია ავღნიშნოთ, რომ TIR წიგნაკის კონტროლის საკითხშიც დიდი წვლილი შეაქვს ელექტრონულ საშუალებებს. ინსტრუქციის „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ მე-17 მუხლი ადგენს, რომ გამგზავნი საბაჟო ორგანო ვალდებულია უზრუნველყოს TIR წიგნაკის მონაცემების ელექტრონულ ბაზაში შეტანა, რაც თავისთავად უფრო აძლიერებს და ამყარებს TIR წიგნაკის გამოყენების სანდოობასა და უტყუარობას. TIR წიგნაკს გააჩნია ე.წ მოსახევი გვერდი, მწვანე ფურცლის უკანა გვერდი, რომელიც განკუთვნილია მაკონტროლებელი ორგანოების აღნიშვნებისათვის, დამლებისათვის და შენიშვნებისათვის. სწორედ, აღნიშნულ გვერდზე შესაძლებელია საბაჟო ორგანომ დასვას დამლა - „დაბრუნებულია საქონელი“. TIR წიგნაკის კონტროლიდან მოხსნა შეუძლია, დანიშნულების საბაჟოს, რომელიც კონტროლიდან მოხსნის მიზნით TIR წიგნაკის 27-ე გრაფაში უთითებს აღნიშვნას „R” ნომერი, სადაც დაესმება დამლა წარწერით „მოხსნილია კონტროლიდან“, ასევე იქვე კეთდება უფლებამოსილების განმახორციელებელი თანამშრომლის ხელმოწერა, მოქმედების განხორციელების თარიღი და ადგილი,

შესაბამისი სტრუქტურული ერთეულის ბეჭედი. ზემოთ მოყვანილი მოქმედების ელექტრონულ ბაზაში ასახვისათვის, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი ვალდებულია ტვირტის გადასაზიდად გამოყენებული ტრანსპორტის მესაკუთრის, მძღოლის მიერ წარდგენილი, შემდეგი ერთ-ერთი საბუთი ატვირტოს ბაზაში, გზათსარგებლობის საფასურის ბარათი; შემოსავლების სამსახურში წარდგენილი გზათსარგებლობის საფასურის გადახდის დამადასტურებელი დოკუმენტი, ავტოსატრანსპორტო საშუალების სავალდებულო დამღვევის შესახებ ცნობა. იმ შემთხვევაში, თუკი TIR წიგნაკით გადაადგილებული საქონლის გაშვება არ ხორციელდება, საბაჟო გამშვები პუნქტიდან, გადაადგილებული საქონლისა და სატრანსპორტო საშუალების TIR წიგნაკის შესახებ ინფორმაცია აუცილებლად შეიტანება ელექტრონულ ბაზაში.<sup>91</sup>

ხაზი უნდა გავუსვათ, იმ ფაქტსაც, რომ კანონმდებლობა გამოყოფს და ადგენს განსაკუთრებულ საბაჟო ფორმალობებს TIR-წიგნაკით გადაადგილებული საქონლის გაშვებისას, ან წინასწარ დეკლარირებული საქონლის გაშვებისას. ამ შემთხვევაში, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი თანამშრომელი, ვალდებულია მიუთითოს ელექტრონულ ბაზაში, ის მონაცემები, რომელიც გათვალისწინებულია ინსტრუქციაში „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“ მე-18 მუხლით. კერძოდ, TIR წიგნაკის პირველი (თეთრი) და მეორე (მწვანე) მოსახვეი ფურცლების მე-18 გრაფაში – საბაჟო გამშვები პუნქტის დასახელება; მე-19 გრაფაში ადრე დადებული იდენტიფიკაციის საშუალებების მთლიანობის დადასტურების შემთხვევაში, კვადრატში აღინიშნება სიმბოლო „X“ და ასე შემდეგ.<sup>92</sup>

---

<sup>91</sup> იხ., ინსტრუქცია „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“, მ.17.(მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>92</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგიკა“, გვ. 698, (მოძიებულია:28.03.2023).

## 2.5. ATA წიგნაკის დანიშნულება, რეგისტრაცია და დადასტურება საბაჟო ორგანოს მიერ

ATA კარნეტის პირველი კონვენცია მიღებულ იქნა 1961<sup>93</sup> წელს საბაჟო თანამშრომლობის საბჭოსა და სავაჭრო პალატების ეგიდით, აღნიშნული კონვენცია იქნა შეცვლილი 1990 წელს, როდესაც სტამბოლის საბაჟო ორგანიზაციის ეგიდით, მიღებულ იქნა კონვენციის ახალი რედაქცია.<sup>94</sup> პროფესორი ნოდარ აბელაშვილი, საკუთარ წიგნში „პროდუქციის ხარისხის აუდიტი და ექსპერტიზა საბაჟო სისტემაში“<sup>95</sup> წერს, რომ ATA კარნეტის გამოყენება სახეზეა მაშინ, როდესაც ხდება საქონლის დროებითი შემოტანა, რა დროსაც საქონლისა თუ სატრანსპორტო საშუალების დროებით შემოტანას არეგულირებს ATA კარნეტი, იგივე „საზღვრის გავლის წიგნაკი“, რაც რა თქმა უნდა მკვეთრად ამცირებს საბაჟო პროცედურების დროს, ვინაიდან, როდესაც საბაჟო სამსახური უფლებამოსილ თანამშრომელს წარედგინება ATA წიგნაკი, იქ საჭირო აღარ არის, სატვირთო-საბაჟო დეკლარაციის წარდგენა.

„ATA-კარნეტი გამოიყენება საქონლის დროებითი შემოტანის საბაჟო პროცედურის პირობებში (აგრეთვე ტრანზიტის დროსაც). „ATA-კარნეტი, ანუ დროებითი შემოტანის დოკუმენტი წარმოადგენს, ისეთ საერთაშორისო დოკუმენტს, რომელიც გათანაბრებულია, სატვირთო-საბაჟო დეკლარაციასთან. ეს იმას ნიშნავს, რომ ATA-კარნეტის წარმოდგენის დროს, საბაჟო ორგანოს უფლება არ აქვს მოითხოვოს სატვირთო-საბაჟო დეკლარაცია.<sup>96</sup> ATA-კარნეტს გასცემს, ნაციონალური სავაჭრო-სამრეწველო პალატა, რომელიც მჭიდრო კავშირშია, საერთაშორისო სამრეწველო პალატების ბიუროსთან.<sup>97</sup>

---

<sup>93</sup> იხ., CUSTOMS CONVENTION ON THE ATA CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/ata/manuel\\_ata\\_en.pdf?la=en](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/conventions/ata/manuel_ata_en.pdf?la=en) (მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>94</sup> იხ., CONVENTION On Temporary Admission, (Istanbul, 26 June 1990) Body of the Convention, Annexes A, B.1.to B.9., C, D and E ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/aboutus/legalinstruments/~/\\_/media/2D53E23AA1A64EF68B9AC708C6281DC8.as](https://www.wcoomd.org/en/aboutus/legalinstruments/~/_/media/2D53E23AA1A64EF68B9AC708C6281DC8.as) (მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>95</sup> იხ., აბელაშვილი ნ., „პროდუქციის ხარისხის აუდიტი და ექსპერტიზა საბაჟო სისტემაში“, თბილისი, გვ. 117, (მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>96</sup> იხ., ურიდია გ. რუხაია ფ, არახამია მ., „საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით“, თბილისი, 2004, გვ. 34, (მოძიებულია:28.03.2023).

<sup>97</sup> იქვე, 34.

ATA კარნეტი არის საერთაშორისო საბაჟო დოკუმენტი, რომელიც იძლევა უბაჟო და გადასახადის გარეშე, საქონლის დროებით იმპორტის საშუალებას ერთ წლამდე ვადით. ATA წიგნაკის ზუსტი განმარტება ნიშნავს-დროებითი დაშვების წიგნაკს, ანუ იგი გამოიყენება საქონლის დროებითი შემოტანის პირობებში. ის შეიცავს, წინასწარ მომზადებულ, ერთიანი საბაჟო დეკლარაციის ფორმებს, რომლებიც გამოიყენება თითოეულ სასაზღვრო ოფისში და ემსახურება, საბაჟო გადასახადების გარანტირებას. კარნეტი საშუალებას აძლევს ე.წ საქმიან მოგზაურებს გამოიყენონ ერთი დოკუმენტი, იგივე ATA კარნეტი, გარკვეული კატეგორიის საქონლის განბაჟების მიზნით, რამდენიმე სხვადასხვა ქვეყანაში. ასევე ATA კარნეტი, შეიძლება გამოყენებულ იქნას, მაგალითად აშშ-დან და მონაწილე უცხო ქვეყნებიდან შეუზღუდავი გასვლისა და შესვლისთვის, ერთი წლის მოქმედების განმავლობაში. შეერთებულ შტატებში მოქმედებს ATA კარნეტების ორი ტიპი. ესენია: ATA და TECRO/AIT. TECRO/AIT კარნეტები გამოიყენება დროებითი იმპორტისთვის ტაივანში, რომელიც იღებს მხოლოდ TECRO/AIT კარნეტს. ხოლო ჩეულებრივი სახის ATA კარნეტი გამოიყენება 87 სხვა ქვეყნისა და ტერიტორიისთვის, რომლებიც არიან კარნეტის სისტემის წევრები. ATA კარნეტები ხელს უწყობს, დროებით იმპორტს უცხო ქვეყნებში და ხელახალ იმპორტს აშშ-ში. ATA კარნეტის ფარგლებში პრაქტიკულად ყველა სახის საქონლისა და აღჭურვილობის ტრანსპორტირებაა შესაძლებელი. მაგალითად: კომერციული ნიმუშები; პროფესიონალური აღჭურვილობა (ვაჭრობის ინსტრუმენტები); საქონელი ბაზრობებისა და გამოფენებისთვის, თუმცა ამ შემთხვევაში მოქმედებს ექვს თვიანი შეზღუდვა. აქვე აუცილებელია, ჩამოვთვალოთ იმ საქონლის კატეგორიებიც, რომელთა გადაადგილებაც საბაჟო საზღვარზე ATA კარნეტით დაუშვებელია. ესენია: სასოფლო-სამეურნეო პროდუქტები (საკვები, თესლი, სასუქი, პესტიციდები); ასაფეთქებელი ნივთიერებები, ერთჯერადი და საფოსტო ტრანსპორტი არ შეიძლება გადაადგილდეს ATA კარნეტის ქვეშ. ყოველწლიურად 190000-ზე მეტი ATA კარნეტი გამოიცემა, რომელიც მოიცავს 26 მილიარდ დოლარზე მეტი ღირებულების საქონელს.

87 ქვეყანა<sup>98</sup> არის ATA კარნეტის სისტემაში ჩართული. კარნეტის მოქმედება, ვადის გასვლის შემდეგ, არ შეიძლება გაგრძელდეს. თუმცა, ზოგიერთ შემთხვევაში უცხოურმა საბაჟომ, შეიძლება დაუშვას შემცვლელი კარნეტის გაცემა, საქონლის კარნეტის ქვეყანაში ყოფნის დროის გასაგრძელებლად. თუმცა, ყველა შემთხვევაში, შემცვლელი კარნეტის მოთხოვნა, უნდა იქნას გამოყენებული ორიგინალი კარნეტის ვადის გასვლამდე.

1961 წელს საბაჟო თანამშრომლობის საბჭომ (CCC) - მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის (WCO) წინამორბედმა - მიიღო „საბაჟო კონვენცია საქონლის დროებითი შემოტანის ATA კარნეტის შესახებ“. აუცილებელია, ხაზი გვუსვათ, სამ საერთაშორისო საბაჟო კონვენციაზე, რომლებიც მოიცავენ იმ საქონელს, რომლებიც საბაჟო საზღვარზე გადაადგილდებიან ATA კარნეტით. ესენია: კომერციული ნიმუშები - GATT საერთაშორისო კონვენცია, კომერციული ნიმუშების და სარეკლამო მასალის იმპორტის გასაადვილებლად (ჟენევა 1952 წ.)<sup>99</sup>, პროფესიული აღჭურვილობა - CCC-ის საბაჟო კონვენცია, პროფესიული აღჭურვილობის დროებითი იმპორტის შესახებ (ბრიუსელი 1961 წ.)<sup>100</sup> საქონელი სავაჭრო ბაზრობებზე, გამოფენებზე, ან მსგავს ღონისძიებებზე პრეზენტაციისთვის ან გამოსაყენებლად - CCC საბაჟო კონვენცია, რომელიც ეხება საქონლის შემოტანის ობიექტებს გამოფენებზე, ბაზრობებზე, შეხვედრებზე, ან მსგავს ღონისძიებებზე გამოსაყენებლად (ბრიუსელი 1961 წ.). ეს სხვადასხვა კონვენციები თანდათან იცვლება, ერთი საერთაშორისო საბაჟო კონვენციით დროებითი დაშვების შესახებ, სახელწოდებით WCO სტამბულის კონვენცია<sup>101</sup>.

აღნიშნულ საკითხთან მიმართებაში, საინტერესოა, თუ რა ხდება ქართულ სამართლებრივ რეალობაში. „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“<sup>102</sup> ინსტრუქციის მე-19

<sup>98</sup> იხ., ATA Carnet Countries & Territories, ხელმისაწვდომია: <https://www.atacarnet.com/carnet-countries> (მოძიებულია:29.03.2023).

<sup>99</sup> იხ., International Convention to Facilitate the Importation of Commercial Samples and Advertising Material Geneva, 7 November 1952, ხელმისაწვდომია: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A\\_5&chapter=11&Temp=mtdsg2&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A_5&chapter=11&Temp=mtdsg2&clang=_en) (მოძიებულია:29.03.2023).

<sup>100</sup> იხ., CCC Customs Convention on the Temporary Importation of Professional Equipment (Brussels 1961), ხელმისაწვდომია:[https://www.wto.org/gatt\\_docs/English/SULPDF/90740225.pdf](https://www.wto.org/gatt_docs/English/SULPDF/90740225.pdf) (მოძიებულია:29.03.2023).

<sup>101</sup> იხ., The ATA System (ATA and Istanbul Conventions), ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf\\_ata\\_system\\_conven.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrument-and-tools/conventions/pf_ata_system_conven.aspx) (მოძიებულია:29.03.2023).

<sup>102</sup> იხ., ინსტრუქცია „საბაჟო ზედამხედველობის შესახებ“, მ.17,(მოძიებულია:28.03.2023).

მუხლის მიხედვით, რომელიც გულისხმობს „საქონლის დროებით შემოტანას შესახებ“ წესებს, „საქონლის დროებითი შემოტანისათვის ATA წიგნაკის შესახებ“ და ასე შემდეგ, მათ შესაბამისად, საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის იმპორტისა და ტრანზიტის შემთხვევაში, უცხოური საქონლის იმპორტის გადასახდელისგან სრულიად გათავისუფლების მიზნით, წარმოდგენილი ATA წიგნაკის წარმოდგენის შემთხვევაში, საბაჟო ორგანოს უფლებამოსილი პირი, უზრუნველყოფს ATA წიგნაკის ელექტრონულ ფორმატში ატვირთვას. გარდა ისეთი შემთხვევისა, როდესაც პირი საზღვარზე ხელბარგით გადაადგილდება, რა დროსაც ATA წიგნაკის შესახებ ელექტრონული მონაცემები აისახება ფიზიკური პირის დეკლარაციაში.

კიდევ ერთი და მთავარი მიზეზი იმისა, რომ ATA წიგნაკი გამოვიყენოთ არის ნაკლები ადმინისტრაციული სამუშაო, რაც თავისთავად გულისხმობს ნაკლები ფინანსური სახსრების მოხმარებას. სტამბულის კონვენციით გათვალისწინებული ტვირთების ტრანზიტული გატარება, არის მთავარი გარანტია აღნიშნული ტვირთის საქართველოს საბაჟო საზღვარზე გატარებისა.

## თავი III. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელება ევროკავშირთან დადებული ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით

### 3.1. ევროკავშირის მიერ საბაჟო კავშირის ჩამოყალიბების პროცესი და მისი განვითარება

საინტერესოა თუ როგორ მოქმედებს საბაჟო სამართლის წესები ერთ-ერთი ყველაზე დიდი გაერთიანებისთვის-ევროკავშირისთვის. რა რეგულაციები და უპირატესობები აქვს მას მისი წევრი სახელმწიფოებისათვის? რა თქმა უნდა აღნიშნულ საკითხებს განვიხილავთ ჩვენი თემის ჭრილში, რომელიც ისევ და ისევ ეხება საბაჟო კონტროლსა და ზედამხედველობას, რადგან ეს საკითხი ევროკავშირისათვისაც პრიორიტეტულია.

ევროკავშირმა ჯერ კიდე 1968 წელს შექმნა თავისი წევრი სახელმწიფოებისათვის ევროკავშირის საბაჟო კავშირი. აღნიშნული კონცეფციის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ ევროკავშირის წევრ სახელმწიფოებს გაუადვილდეთ ერთმანეთში ვაჭრობა, ჰარმონიზაცია და შენარჩუნებულ იქნეს ბალანსი, საბაჟო გადასახადების კუთხით, ევროკავშირს შიგნით თუ გარეთ, ასევე რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია, აღნიშნული კავშირი ხელს უწყობს ევროკავშირის მოქალაქეების, გარემოსა და ცხოველთა დაცვას. რეალურად კი პრაქტიკაში მოქმედებისას ევროკავშირის საბაჟო კავშირი ნიშნავს, ევროკავშირის ყველა წევრი სახელმწიფოს საბაჟო ორგანოების ისეთ შეთანხმებულ, ჰარმონიულ მუშაობას თითქოს ერთნი იყვნენ. რაც გულისხმობს იმას, რომ ისინი ექვემდებარებიან და საბაჟო საქმიანობასაც ახორციელებენ საერთო წესებით. მაგალითად, საქონლის ტრანსპორტირებისას ევროკავშირის ერთი ქვეყნიდან მეორეში არ არის გადასახდელი საბაჟო გადასახადი. შემუშავებული საერთო წესებითა და კანონით, საჟო კავშირი იცავს მოქალაქეებს გარე საზღვრებიდან შემოტანილი სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის მავნე საქონლის შემოტანისგან, ასევე ისინი მუშაობენ სამიგრაციო სამსახურთან ერთად, რათა ებრძოლონ ორგანიზებულ დანაშაულსა და

ტერორიზმს.<sup>103</sup> ისინი ამოწმებენ მოგზაურებს, რათა დარწმუნდნენ, რომ დიდი რაოდენობით ნაღდი ფულით არ ათეთრებენ ფულს, არ აცილებენ გადასახადებს, ან თუნდაც აფინანსებენ კრიმინალურ ორგანიზაციებს. ბოლოს კი ევროკავშირის საბაჟო კავშირი ებრძვის ბიზნესებისა და კერძო პირების მიერ გადასახადების გაყალბების ფაქტებს, რადგან სწორედ ეს არის ერთ-ერთი ქმედება, რომლის გამოც ნაციონალურ მთავრობებს ერთმევათ სასიცოცხლო მნიშვნელობის შემოსავლები სახელმწიფო ხარჯებისათვის.

ევროპული კომისია ასევე აწარმოებს მრავალ სხვადასხვა პროგრამასა და პროექტებს ევროკავშირის არაწევრი სახელმწიფოებისათვის, იგი ასევე გასცემს ინსტრუქციებს საკუთარი გამოცდილებით, რათა ხელი შეუწყოს მის კავშირში სხვა სახელმწიფოთა მიღებას. ეს პროგრამები ხელს უწყობს, საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის მზარდ გაძლიერებასა და სტაბილიზაციას, არაწევრ სახელმწიფოებში, ამით ევროკავშირი იცავს არამხოლოდ საკუთარ, არამედ სხვა მომავალ წევრ სახელმწიფოთა საბაჟო, სახელმწიფო საზღვრებსა და უსაფრთხოებას.<sup>104</sup> საერთაშორისო თანამშრომლობა ასევე გადამწყვეტი და მნიშვნელოვანია თავად ევროპის მოქალაქეების ინტერესების დაცვისათვის და ევროპული ბიზნესისათვის მთელს მსოფლიოში.

2020 წლის 28 სექტემბერს ევროკომისიამ წარადგინა ახალი სამოქმედო გეგმა საბაჟო კავშირისათვის. აღნიშნული სამოქმედო გეგმა განსაზღვრავდა გარკვეულ ზომებს, რათა ევროკავშირის საბაჟო გამხდარიყო უფრო ჭკვიანი, უფრო ინოვაციური და ეფექტური, გაძლიერებულიყო საბაჟო კავშირის როლი ერთიან ბაზარზე.<sup>105</sup> აღნიშნული გეგმის მიხედვით საბაჟო კავშირი უნდა განვითარებულიყო მრავალი მიმართულებით, განსაკუთრებით კი რისკების მართვის მხრივ. სამოქმედო გეგმა იყო ერთგვარი რეაგირება

---

<sup>103</sup> იხ., The EU customs union in action, ხელმისაწვდომია: [https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs\\_en?fbclid=IwAR3lcfeyBnaEVgN8Y00J\\_73JAW5zFMUmFxF58aEnLmoNc65DA-IjvzZV9WA](https://european-union.europa.eu/priorities-and-actions/actions-topic/customs_en?fbclid=IwAR3lcfeyBnaEVgN8Y00J_73JAW5zFMUmFxF58aEnLmoNc65DA-IjvzZV9WA). (მოძიებულია: 29.03.2023).

<sup>104</sup> იხ., THE EUROPEAN UNION EXPLAINED, The EU customs union: protecting people and facilitating trade, ხელმისაწვდომია: [https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/customs\\_en1.pdf](https://www.eesc.europa.eu/sites/default/files/resources/docs/customs_en1.pdf) (მოძიებულია: 29.03.2023).

<sup>105</sup> იხ., ACTION PLAN ON THE CUSTOMS UNION Q3 2020, ხელმისაწვდომია: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/carriage/action-plan-on-the-customs-union/report?sid=6501> (მოძიებულია: 29.03.2023).



რამდენიმე გამოწვევის მიმართ, რომლის წინაშეც დგას საბაჟო კავშირი, როგორცაა მაგალითად, სწრაფად ცვალებადი სავაჭრო სამყარო, ახალი ბიზნეს მოდელებით, საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის გაძლიერების საკითხები, თაღლითებისაგან დაცვა, კოვიდ ინფექცია და სხვა ფინანსური ინტერესები.<sup>106</sup> სამოქმედო გეგმა მოიცავდა მთელ რიგ ღონისძიებებს თაღლითობისა და სხვა უკანონო ქმედებების აღმოსაფხვრელად, ესენია: საერთაშორისო თანამშრომლობის გაძლიერება, საბაჟო რისკის მართვის სტრატეგიის გაძლიერება, საბაჟო თაღლითობის წინააღმდეგ ბრძოლა და ასე შემდეგ. ევროკავშირის მიერ შექმნილ პროექტებზე საუბრისას არ უნდა გამოგვრჩეს ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი კომისის დაარსება 2004 წელს Customs Risk Management Framework (CRMF)<sup>107</sup>, რომლის ძირითადი გამოწვევა და მიზანი იყო წევრი სახელმწიფოების საბაჟო ორგანოებს ერთმანეთში გაეცვალათ, ისეთი მნიშვნელოვანი სახის ინფორმაცია, როგორცაა მაგალითად რისკების მართვა საბაჟო პროცედურების განხორციელებისას და ასე შემდეგ, ისინი ქმნიდნენ, ისეთ ღონისძიებებს, რომლებიც ამარტივებდა საბაჟო კონტროლის განხორციელებას. კონტროლი უნდა ეფუძნებოდეს რისკის ანალიზს, 21 საუკუნეში მრავალი ელექტრონულ-ტექნიკური საშუალება, მოწყობილობა არსებობს იმისათვის, რომ მათი გამოყენებით მოხდეს მონაცემთა დამუშავება და მათი ელექტრონულ ბაზაში ატვირთვა. საბაჟო ორგანოებმა უნდა განახორციელონ რისკის მართვა, განასხვავონ რისკის დონეები და დაადგინონ საქონელი ექვემდებარება თუ არა საბაჟო კონტროლს და თუ ექვემდებარება სად და როდის უნდა განხორციელდეს ეს პროცედურები. 2018 წლის 31 მაისს კომისიამ მიიღო სააღსრულებო გადაწყვეტილება საფინანსო რისკის კრიტერიუმების მართვისათვის განკუთვნილი წესების ერთგვარი გაიდლაინი Financial Risk Criteria (FRC)<sup>108</sup>, ეს არის დოკუმენტი, სადაც წარმოდგენილია

---

<sup>106</sup> იხ., Thomas W, „New Customs Union Action Plan”, ხელმისაწვდომია: [https://eucrim-eu.translate.google.com/news/newcustomsunionactionplan/?x\\_tr\\_sl=en&x\\_tr\\_tl=ka&x\\_tr\\_hl=en&x\\_tr\\_pto=wapp](https://eucrim-eu.translate.google.com/news/newcustomsunionactionplan/?x_tr_sl=en&x_tr_tl=ka&x_tr_hl=en&x_tr_pto=wapp) (მოძიებულია: 29.03.2023).

<sup>107</sup> იხ., Customs Risk Management Framework (CRMF), ხელმისაწვდომია: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-risk-management-framework-crmf\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-risk-management-framework-crmf_en) (მოძიებულია: 29.03.2023).

<sup>108</sup> იხ., Guidance on Risk Management, Internal Control and Related Financial and Business Reporting, Financial Reporting Council, ხელმისაწვდომია: <https://www.frc.org.uk/getattachment/d672c107-b1fb-4051-84b0->

სტანდარტები რისკზე დაფუძნებული საბაჟო კონტროლისათვის, რის უზრუნველსაყოფადაც იქნა განსაზღვრული ევროკავშირის მამტაბით, საერთო მიდგომები. FRC შეადგენს წესების კომპლექსს, წევრი სახელმწიფოების საბაჟო დეკლარაციაში სისტემატურად აღსაღრიცხი ნიშნებისა და „ელექტრონულად“ იდენტიფიცირებადი საშუალებებისათვის. „საბაჟო პროცედურების გამარტივება და კონტროლი შეიძლება იყოს სანდო და ეფექტური მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ წევრი სახელმწიფოები უზრუნველყოფენ ჯანსაღ კონტროლს, განსაკუთრებით სწრაფი ქმედებების მიღებით, სადაც მოხდება გამოვლენილი პრობლემებისა და შეუსაბამობის დაუყონებლივ ერთმანეთისთვის ცნობა და აღნიშნულის აღმოფხვრა“<sup>109</sup>. ამის მისაღწევად კი ისევ და ისევ საჭიროა გამოყენებულ იქნას ახალი თანამედროვე ტექნიკური მიღწევები.

2018 წელი იყო ევროკავშირის საბაჟო კავშირისათვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი წელი, გამომდინარე იქედან, რომ მას შეუსრულდა 50 წელი, თუმცა უნდა ავლნიშნოთ, რომ არანაირი ღონისძიება არ ყოფილა დაგეგმილი, ამ მოვლენის აღსანიშნავად, რაც შეიძლება გამომდინარეობდეს იმ ფაქტიდან, რომ დიდმა ბრიტანეთმა დატოვა ევროკავშირი.<sup>110</sup> თუკი საკითხს ისტორიული რაკურსით მივუდგებით დავინახავთ, რომ ევროპის საბაჟო კავშირს მეცნიერ მკვლევარები დაარსების დღიდან უწოდებდნენ „მშვიდობის იარაღს“<sup>111</sup>, თუმცა მიუხედავად ამისა ჯერ კიდევ 1982 წელს ევროკომისიამ აღიარა, რომ საბაჟო კავშირი ჯერ კიდევ ძალიან შორს იყო იდეალურობისგან.<sup>112</sup> სწორედ ესაა მიზეზი იმია, რომ თავად საბაჟო კავშირი მუდმივი განვითარებისა და დახვეწის პროცესშია, რომელიც ერთგვარად გამოწვეულია საერთაშორისო სამართლის მზარდი განვითარებითა და

---

[f5b83a1b93f6/Guidance-on-Risk-Management-Internal-Control-and-Related-Reporting.pdf](#)(მოძიებულია: 29.03.2023).

<sup>109</sup> იბ., THE EU CUSTOMS UNION @ 50 Concept to Continuum, ხელმისაწვდომია: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2019-01/01\\_2019\\_the\\_eu\\_customs\\_union\\_50th\\_book\\_en.pdf](https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2019-01/01_2019_the_eu_customs_union_50th_book_en.pdf) (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>110</sup> იბ., The European Union After Brexit (Hardcover), 10,(მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>111</sup> იბ., Lyons T., Commentary: Customs Union: EU Foundation Stone, Brexit Stumbling Stone, 12(9) Global Trade and Customs Journal 344, at 344-45(2017),ხელმისაწვდომია: <https://www.elevenjournals.com/tijdschrift/22102671/2023/2%20> მოძიებულია:30.03.2023).

<sup>112</sup> იბ., European Commission Programme for the Attainment of the Customs Union, 12 February 1982, COM(82) 50 final, at 3, ხელმისაწვდომია: [http://aei.pitt.edu/15659/1/COM\\_\(82\)\\_50\\_final.pdf](http://aei.pitt.edu/15659/1/COM_(82)_50_final.pdf)(მოძიებულია: 30.03.2023).

მიმდინარე სწრაფი ცვლილებებით. თუმცა შეუძლებელია უარვყოთ ის ფაქტი, რომ სწორედ ევროკავშირის დახმარებით მრავალი განვითარებადი სახელმწიფო აღწევს წარმატებას სხვადასხვა მიმართულებით.

### **3.2. საბაჟო კავშირის განვითარება მსოფლიო გლობალიზაციის პირობებში**

არავინ დაობს იმ ფაქტზე, რომ საბაჟო კავშირის ჩამოყალიბება უდიდესი მოვლენა იყო იმ პერიოდის მსოფლიოსათვის, თუმცა როგორც ერთხელ უკვე ავღნიშნეთ თავად ევროკავშირის კომისიაც კი აღიარებდა, რომ აღნიშნული ინსტიტუტი საჭიროებდა ძალიან ბევრ მუშაობას, რათა მიეღწია განვითარებისა და სრულყოფის იმ დონებზე, სადაც იგი შეძლებდა პრაქტიკაში უწყვეტ გამართულ ფუნქციონირებას. რა თქმა უნდა, ეს ძალზედ რთული პროცესია, რადგან საქმე ეხება ყველა სახელმწიფოსათვის მნიშვნელოვან და ამასთანავე კომპლექსურ საკითხს ვინაიდან საბაჟო სამართალი შედგება ბევრი ერთმანეთზე გადაჯაჭვული ელემენტისაგან. შეუძლებელია ვისაუბროთ სახელმწიფოს სიძლიერეზე, დამოუკიდებლობაზე, უსაფრთხოებაზე მაშინ, როდესაც სახელმწიფოს არ გააჩნია ძლიერი საბაჟო სამართლებრივი რეგულაციის ფორმები, რომლებიც ისევე კარგად იმუშავენ პრაქტიკაში, როგორც ამას ადმინისტრაციულ დონეზე აკეთებენ. ამ შეთხვევაში საბაჟო კავშირისათვის, ვფიქრობ ყველაზე დიდ ბარიერს წარმოადგენდა, წევრ სახელმწიფოთა ეროვნულ სამართლებრივი კანონმდებლობები, რომლებიც ინდივიდუალური და ამასთანავე ერთმანეთისაგან ძალზედ განსხვავებული იყო ყველა სახელმწიფოში, ხოლო მათი საერთო კანონებზე დაქვემდებარება და ერთ სივრცეში მოქცევა რთული და ასევე დროში გაწელილი პროცესია. საერთაშორისო სამართალში არსებული მუდამ მზარდი და ცვალებადი სტანდარტები კი უფრო ართულებს ამ პროცესებს. ბიზნესმენებსა და მოვაჭრეებს ვაჭრობისთვის უდიდესი ბარიერები ექმნებათ, მაშინ, როდესაც მათ უწყვეტ ფართო საბაჟო დებულებებთან და პროცედურებთან ურთიერთობა საქონლის ტრანსპორტირებისას, რომლებიც განსხვავდება ყოველი სახელმწიფოსათვის. ამიტომ გასაკვირი არ არის, რომ სახელმწიფოებმა სწრაფად შეაფასეს საერთაშორისო ვაჭრობის

წესების ჰარმონიზაციის აუცილებლობა, რათა ხელი შეეწყოს საქონლის ტრანსსასაზღვრო ვაჭრობისათვის. საერთაშორისო საზოგადოების საერთო ინტერესების გამომხატველ დოკუმენტად საბაჟო სამართალში შეიძლება ჩაითვალოს 1890 წელს ხელმოწერილი კონვენცია საბაჟო ტარიფების გამოქვეყნებისა და საერთაშორისო კავშირის შექმნის შესახებ (International Customs Tariffs Bureau)<sup>113</sup>. 1923 წელს, დაახლოებით ორი ათწლეულის გასვლის შემდეგ ერების ორგანიზაციამ უმასპინძლა კონფერენციას, რომლის შედეგადაც ხელი მოეწერა საერთაშორისო კონვენციას საბაჟო ფორმალობების გამარტივებასთან დაკავშირებით (Simplification of Customs Formalities)<sup>114</sup>. გასაკვირია თუმცა WTO-მ მხოლოდ 1996 წელს სინგაპურში გამართულ მინისტრთა კონფერენციის დღის წესრიგში დაამატა ვაჭრობის ხელშეწყობა პრიორიტეტად. პროფესორი ია ხარაზი სწორად ახასიათებს საბაჟო კავშირს და ამბობს, რომ „საბაჟო კავშირის შექმნა ნიშნავს: საერთო საბაჟო ტერიტორიაში სახელმწიფო საბაჟო ტერიტორიების გაერთიანებას, შეთანხმებული საბაჟო პოლიტიკის გატარებას და საბაჟო კავშირის მონაწილე ქვეყნების ტერიტორიებზე მოქმედი ერთიანი საბაჟო სამართლის ფორმირებას“<sup>115</sup>. აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ვაჭრობის ძირითადი მამოძრავებელი ძალა მაინც არის WTO(World Trade Organization) და WCO(World Customs Organization). უდიდესი მნიშვნელობისაა, საერთაშორისო კონვენცია საქონლის აღწერისა და კოდირების ჰარმონიზებული სისტემის შესახებ (HS კონვენცია), საბაჟო პროცედურების გამარტივებისა და ჰარმონიზაციის შესახებ შესწორებული საერთაშორისო კონვენცია<sup>116</sup> და ასე შემდეგ. მრავალჯერ ავლნიშნეთ, რომ ვაჭრობის ხელშეწყობის კუთხით მრავალი კონვენცია შეიქმნა, თუმცა გამორჩეული იყო 2017 წლის ვმო-ს TFA, რომლის შემადგენელი ნაწილებიც პროფესორ Wolfgang and Kafeero თქმით, საკუთარ ნაშრომში „Legal thoughts

---

<sup>113</sup> იბ., 26 Stat. 1518, Treaty Series 384; see Lyons, above n. 6, at 19, ხელმისაწვდომია: <https://uia.org/s/or/en/1100022299>(მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>114</sup> იბ., League of Nations, Treaty Series, Volume 30, at 373, ხელმისაწვდომია: <https://treaties.un.org/pages/loonline.aspx?clang=en> (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>115</sup> იბ., ხარაზი ია, „საერთაშორისო საბაჟო სამართალი“, თბილისი, 2013, (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>116</sup> იბ., For resolutions of the WCO, ხელმისაწვდომია: <http://www.wcoomd.org/en/about-us/legal-instruments/resolutions.aspx>. (მოძიებულია: 30.03.2023).

on how to merge trade facilitation and safety & security”<sup>117</sup> წერენ უკვე იყო გაწერილი ევროკავშირის საბაჟო მარეგულირებელ ჩარჩოს ნაწილად, თუმცა იგი მაინც უდიდესი როლისაა.

საბოლოოდ ევროკავშირმა ყველა წევრი სახელმწიფოს ეროვნული სამართლიდან გამომდინარე მიიღო ზემოთ აღნიშნული სხვადასხვა კონვენციები, რათა გამარტივებულიყო საბაჟო საქმიანობის ერთ საერთო სივრცესა და სტანდარტებში მოქცევა. ევროკავშირი, ასევე ახორციელებს CCP-ს<sup>118</sup> პროექტს, რომლის მიზანია მიაღწიოს დაბალანსებულ ეკონომიკურ-სოციალურ განვითარებას მსოფლიო მაშტაბით, ვაჭრობის ლიბერალიზაციის, სამართლიანი ვაჭრობისა და მსოფლიო გლობალურ ეკონომიკაში ინტეგრაციის გზით. საერთაშორისო მოვაჭრეებს ძირითად შემთხვევებში უწევთ გაუმკლავდნენ ენობრივ ბარიერს ევროკავშირის საბაჟო კავშირს აქვს ოცდაოთხი<sup>119</sup> ოფიციალური ენა. თუმცა ძალიან ხშირია შემთხვევები, როდესაც სახელმწიფოების საბაჟო ორგანოები ითხოვენ თანმხლები დოკუმენტების მიწოდებას, დანიშნულების ქვეყნის ოფიციალურ ენაზე, რომელიც შესაძლოა არ იყოს ევროკავშირის ოფიციალური ენა, რაც რაღათქმაუნდა ძალზედ ლოგიკურიცაა. ამ სირთულის მოსაგვარებლად და საგარეო ვაჭრობის ხელშეწყობის მიზნით მიღებულ იქნა კონკრეტული კოდეზი, მაგალითად კლასიფიკაციის კოდეზი, საბაჟო პროცედურების კოდეზი, რომლებიც ამარტივებენ პროცესს და გადალახვადს ხდიან ენობრივ ბარიერს.

---

<sup>117</sup> იბ., Wolfgang and Kafeero, at 35, Legal thoughts on how to merge trade facilitation and safety & security, ხელმისაწვდომია: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%208%2C%20Number%201%20\(Mar%202014\)/03%20Wolfgang-Kafeero.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%208%2C%20Number%201%20(Mar%202014)/03%20Wolfgang-Kafeero.pdf) (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>118</sup> იბ., Dimopoulos A., „The Effect of the Lisbon Treaty on the Principles and Objectives of the Common Commercial Policy”, 15(2) European Foreign Affairs Review 153, at 170 (2010), ხელმისაწვდომია: [https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/1361591/Dimopoulos\\_The\\_Effects\\_of\\_the\\_Lisbon\\_Treaty\\_111104\\_published\\_check\\_copyrights.pdf](https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/1361591/Dimopoulos_The_Effects_of_the_Lisbon_Treaty_111104_published_check_copyrights.pdf) (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>119</sup> იბ., Council Regulation 1, OF 1958 17/385, consolidated text (1 July 2013), ხელმისაწვდომია: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj) (მოძიებულია: 30.03.2023).

### 3.3. ავსტრალია, როგორც მაგალითი საუკეთესო საბაჟო სამართლებრივი გამოცდილებისა

ევროკავშირის ერთ-ერთი ყველაზე ძველი და ერთგული წევრია გერმანია. გერმანიის სახელმწიფო ყოველთვის მხარდამხარ დგას კავშირის ახალი ამოცანების განხორციელებისათვის. იგი შეიძლება მოვიყვანოთ მაგალითად მრავალი მიმართულებით, ხოლო აქედან ერთ-ერთია საბაჟო სამართლის მიმართულება, რომლის განვითარებისთვისაც გერმანია ჯერ კიდევ 19 საუკუნეში დგამდა ისტორიულ ნაბიჯებს. გერმანიის გამოცდილება ევროპაში საბაჟო რეგულირებისა და კონტროლის სისტემის ჩამოყალიბებაში ერთ-ერთი საუკეთესოა.

19 საუკუნის დასაწყისში, კერძოდ 1818 წლის 28 მაისს გამოვიდა „კანონი საბაჟო გადასახადისა და არაპირდაპირი გადასახადი უცხოურ საქონელზე და პროვინციებს შორის“<sup>120</sup> და კანონი „მომხმარებლის საბაჟო გადასახდელებისა და გადასახდელების პროცედურის შესახებ“<sup>121</sup>, სწორედ აღნიშნული დოკუმენტები გახდა, საბაჟო კოდექსის შექმნის საფუძველი. ამ ორ დოკუმენტს ერთი ძალზედ დიდი საერთო ჰქონდათ და ეს იყო მერკანტილიზმის უარყოფა. რაც ფაქტიურად გერმანული მიწის იზოლირებას ახდენდა, სხვა უცხო სახელმწიფოთაგან, რამაც იმ პერიოდში ნამდვიალად სწორად იმუშავა. შიდა საბაჟო გადასახადების გაუქმებამ გამოიწვია ვაჭრობისა და ბიზნესის აყვავება. ყველაზე დიდი განვითარება კი საბაჟო სამართალმა ჰპოვა მაშინ, როდესაც შეიქმნა საბაჟო გამშვები პუნქტები, რომელთაც ევალეზოდათ შემავალი თუ გამავალი საქონლის კონტროლი, ასევე ინოვაციური იყო დეკლარაციებისა და სხვადასხვა დოკუმენტაციის აუცილებლობის დამკვიდრებაც. ამ მიმართულებით ძალზედ საინტერესოა საბაჟო შენახვისა და თანმხლები დოკუმენტების ორგანიზების პროცესების საყოველთაო შემოღება და მათი

---

<sup>120</sup> იხ., Gesetz über den Zoll und die Verbrauchsteuer von ausländischen Waren und über den Verkehr zwischen den Provinzen des Staates // Ges. Slg. – 1818. – S. 65. ხელმისაწვდომია: <http://www.efaschriften.de/pdfs/Haarhuis.pdf> (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>121</sup> იხ., Zoll und Verbrauchsteuerordnung, allgemeine für die preussischen Staaten, - Coln. – Rommerstirchen, 1818, ხელმისაწვდომია: [https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Grundsatzliche-Regelungen/Allgemeine-Einfuehrung/allgemeine-einfuehrung\\_node.html](https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchssteuern/Grundsatzliche-Regelungen/Allgemeine-Einfuehrung/allgemeine-einfuehrung_node.html) (მოძიებულია: 30.03.2023).

პრაქტიკაში დამკვიდრება, რა დროსაც აუცილებელი გახდა შენახვის მოწმობის გაცემა.<sup>122</sup> გერმანიაში საბაჟო შენახვის საწყობებმა პირველი ნაბიჯები სწორედ ამ პერიოდში გადადგა. საწყობის მფლობელებს ევალეზობდათ გადასახადის გადახდა, შენახული საქონელისათვის. განსაკუთრებული წესით კი განვითარდა ღვინის შესანახი საწყობები. გერმანიას შეგვიძლია ვუწოდოთ ერთ-ერთი იმ სახელმწიფოთაგანი, რომელმაც საბაჟო სამართლებრივი კანონმდებლობის შექმნა და დანერგვა ყველაზე ადრეულ პერიოდში დაიწყო, რამაც განაპირობა ის ფაქტი, რომ დღესდღეისობით გერმანული საბაჟო კანონმდებლობა ერთ-ერთი მისაბაძი და სანიმუშოა.

აღნიშვნას იმსახურებს ის ფაქტიც, რომ 2022 წლის 15 ივნისს ევროპარლამენტის საბიუჯეტო კონტროლის კომიტეტმა (CONT) მოაწყო სემინარი საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის მიზნებზე, მნიშვნელობაზე და მისი გაუმჯობესების საჭიროებებზე სასაუბროდ წევრ სახელმწიფოებთან.<sup>123</sup> აღნიშნულ დოკუმენტში კიდევ ერთხელ არის განმარტებული საბაჟო კონტროლის ცნება, სახეები<sup>124</sup> და საბაჟო ორგანოს მიერ განსახორციელებელი პროცედურები.<sup>125</sup> საერთო კრიტერიუმებისა და სტანდარტების გარდა, ჩარჩო ადგენს საერთო კონტროლის ღონისძიებებსა და პრიორიტეტული კონტროლის სფეროებს. ეს შეიძლება ეხებოდეს, მაგალითად საქონლის სახეებს, მოძრაობის მარშრუტებსა თუ რეჟიმებს ან კონტროლს გარკვეული პერიოდის განმავლობაში.

საინტერესოა, ასევე რა მდგომარეობაა ევროკავშირის არაწევრი სახელმწიფოების საბაჟო სამართალში. რამდენად აკმაყოფილებენ ისინი ჩვენი საუკუნის მოთხოვნებსა და მუდამ მზარდ სტანდარტებს? 1989 წელს დაარსდა აზია-წყნარი ოკეანის ეკონომიკური

---

<sup>122</sup> იქვე, 30.

<sup>123</sup> იხ., EU customs control mechanisms and their possible improvement [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733135/IPOL\\_BRI\(2022\)733135\\_EN.pdf?fbclid=IwAR0H0UFqoeBbxhRxl\\_79tM6GbVUh-zeLLtmayPBbCO9gvrAi9Qdv-OuZLZ8](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733135/IPOL_BRI(2022)733135_EN.pdf?fbclid=IwAR0H0UFqoeBbxhRxl_79tM6GbVUh-zeLLtmayPBbCO9gvrAi9Qdv-OuZLZ8) (მომიებულია: 30.03.2023).

<sup>124</sup> იხ., Implementing and enforcing EU legislation on import and export from and to non-EU countries, ხელმისაწვდომია: [https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/introduction-customs-controls\\_en](https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/introduction-customs-controls_en) (მომიებულია: 30.03.2023).

<sup>125</sup> იხ., insufficient harmonisation hampers EU financial interests, ხელმისაწვდომია: [https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21\\_04/SR\\_Customs\\_controls\\_EN.pdf](https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_04/SR_Customs_controls_EN.pdf) Customscontrols: (მომიებულია: 30.03.2023).

თანამშრომლობა (APEC)<sup>126</sup>, რომელიც შედგება 21 ქვეყნისგან და მიზნად ისახავს ხალხისთვის მეტი კეთილდღეობის შექმნას, მზარდ, მდგრად, უწყვეტ და ინოვაციურ ზრდას. 1994 წელს აპეკმა შექმნა საბაჟო პროცედურების ქვეკომიტეტი, რომლის მიზანიც იყო ერთ სივრცეში მოექცია, გაემარტივებინა და განევითარებინა საბაჟო პროცედურა წევრი სახელმწიფოებისათვის. 2005 წელს კომიტეტის მიერ გასაჯაროებულ იქნა დოკუმენტი „Apec subcommittee on CUSTOMS PROCEDURES“.<sup>127</sup> რომელიც ასახავდა საბაჟო პროცედურათა განვითარების გზებს, მიზნებსა და კონკრეტულ შესასრულებელ ამოცანებს. ამასთანავე, სწორედ აპეკის ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოქვეყნებული სტატისტიკის მიხედვით, ჩვენ შეგვიძლია ვიმსჯელოთ საუკეთესო საბაჟო სამართლის, პრაქტიკის მქონე სახელმწიფოებზე.<sup>128</sup> ამ სახელმწიფოთაგან სამეულშია - ავსტრალია, კანადა და ჩილე.

ავსტრალიის საბაჟო ორგანომ დაწერა ახალი მიდგომა ე.წ ცენტრალიზებული საკონტაქტო ცენტრი-საბაჟო ინფორმაციისა და მხარდაჭერის ცენტრი (CI&SC), აღნიშნული ცენტრი უზრუნველყოფს, იმ კლიენტთა დახმარებას, რომლებიც სარგებლობენ საბაჟო ელექტრონულ სისტემებს ტვირთის გადაადგილებისა, თუ განბაჟების აღსაწერად. მეორე ორგანო კი ზოგადად არის განკუთვნილი კლიენტებისათვის, რათა მიიღონ ინფორმაცია საბაჟოსთან დაკავშირებულ ყველა საკითხზე, მათ შორის რჩევები, ინფორმაცია და დახმარება. ყველაფერთან ერთად დამატებით ავსტრალიის საბაჟო ორგანოში მუშაობს სპეციალური ცხელი ხაზი, რომლის გამოყენებითაც დაინტერესებულ პირებს, ნებისმიერი საბაჟო საკითხის გარკვევა შეუძლიათ. ამასთანავე, მთავარ საბაჟო ოფისში, როგორც პუნქტი, მოქმედებს საბაჟო

---

<sup>126</sup> იხ., What is Asia-Pacific Economic Cooperation?, ხელმისაწვდომია: <https://www.apec.org/about-us/about-apec> (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>127</sup> იხ., BLUEPRINT, APEC-SUBCOMMITTEE on CUSTOMS PROCEDURES, ხელმისაწვდომია: [https://www.apec.org/docs/defaultsource/Publications/2005/11/APECSubCommitteeonCustomsProceduresBlueprintTowardsOneCommunityMeettheChallengeMakethe05cti\\_sccp\\_blueprint.pdf](https://www.apec.org/docs/defaultsource/Publications/2005/11/APECSubCommitteeonCustomsProceduresBlueprintTowardsOneCommunityMeettheChallengeMakethe05cti_sccp_blueprint.pdf) (მოძიებულია: 30.03.2023).

<sup>128</sup> იხ., APEC CUSTOMS 'BEST PRACTICES' HANDBOOK - SUB-COMMITTEE ON CUSTOMS PROCEDURES (SCCP)"BEST PRACTICES" HANDBOOK, INFORMATION DISSEMINATION INSTRUMENTS OF MEMBERS ECONOMY APEC, Sub-Committee on Customs Procedures (SCCP), ხელმისაწვდომია: [http://www.asianlii.org/apec/other/agrmt/acphsocc727/?fbclid=IwAR059blU3j9iMed6iySgAdXOCK1v1zs44jwEBV3Er\\_fS2VzOIsDoz7FW8EY](http://www.asianlii.org/apec/other/agrmt/acphsocc727/?fbclid=IwAR059blU3j9iMed6iySgAdXOCK1v1zs44jwEBV3Er_fS2VzOIsDoz7FW8EY) (მოძიებულია: 30.03.2023).



კლიენტთა მომსახურების განყოფილებები, რომლებსაც მუდმივ რეჟიმში მიმართავენ დაინტერესებლი პირები. სავაჭრო ღონისძიებების ფილიალი აწარმოებს არაკონფიდენციალურ საჯარო საქმეს. როდესაც ხდება გარკვეული სახის ცვლილებები ავსტრალიის საბაჟო სამსახური ატარებს სემინარებს, შეხვედრებსა და დისკუსიებს, ამასთან დაკავშირებით საზოგადოებასთან და საბაჟო მომსახურებით მოსარგებლე პირებისათვის. CNCC-საბაჟო ეროვნული საკონსულტაციო კომიტეტი მართავს ფორუმებს, საბაჟო პოლიტიკისა და პროცედურული საკითხების განსახილველად. მოსახლეობის ცნობიერების გასაზრდელად ავსტრალიის საბაჟო სამსახური აქვეყნებს პუბლიკაციებს- ბროშურებს, სახელმძღვანელოებს. ავსტრალიის საბაჟო სამართალი გამორჩეულია იმ კუთხითაც, რომ აქ საბაჟო ორგანო მაქსიმალურად იყენებს თანამედროვე ელექტრონულ საშუალებებს, რაც ერთგვარი ნოვაციაა. სწორედ ამ ტექნიკური საშუალებების მეშვეობით საბაჟო ორგანოს საქმიანობა ბევრად უფრო მოქნილი, სწრაფი, ბიუჯეტური და კომფორტულია. ავსტრალიის საბაჟო ორგანო აქტიურად იყენებს ინფორმაციის საზოგადოებისათვის მიწოდების მიზნით ოფიციალურ ვებგვერდს, მეილს და სხვადასხვა პლატფორმებს. სამსახური ყოველწლიურად პარლამენტს წარუდგენს დასკვნას, მათ მიერ განხორციელებული საქმიანობის, სამომავლო გეგმებისა და მიზნების შესახებ. იმპორტიორები საბაჟო ორგანოში ჩანაწერების ელექტრონულად წარსადგენად იყენებენ, ავსტრალიაში გავრცელებულ ელექტრონულ სისტემას, რომელიც ცნობილია compile, თუმცა იგეგმება მისი ჩანაცვლება უფრო ახალი სისტემით, რომელიც იქნება მეტად მრავალფუნქციური. ცნობილია ის ფაქტი, რომ ავსტრალიაში ბევრი სამსახური იყენებს ავტომატურ სატელეფონო სისტემას, თუმცა გამომდინარე იქედან, რომ საზოგადოების უმეტეს ნაწილს აღნიშნული არ მოსწონს საბაჟო სამსახური, ისევ აგრძელებს სატელეფონო საუბრების განხორციელებას უშუალოდ დაინტერესებულ პირსა და საბაჟო ოფიცერს შორის. ავსტრალიის საბაჟო სამსახური უზრუნველყოფს სასწავლო კურსების, სემინარებისა და ვორქშოფების ფართო სპექტრს ავსტრალიის სავაჭრო საზოგადოებისთვის. ეს სესიები, უცვლელად ემთხვევა ახალი ინიციატივების ან საბაჟო საკანონმდებლო ცვლილებების შემოღებას.

ყველაფერთან ერთად ავსტრალიის საბაჟო სამსახური მუდმივად აწარმოებს შეხვედრებს უცხო ქვეყნის მთავრობის წარმომადგენლებთან, რათა განიხილონ ავსტრალიის ანტიდემპინგური კამპანია. ყოველივე ეს კი მიზნად ისახავს მთავრობებს შორის მეგობრული ურთიერთობების დამყარებას, თანამშრომლობასა და დაგროვილი გამოცდილების ერთმანეთისათვის გაზიარებას. ავსტრალიის საბაჟო სამსახური აქტიურად იყენებს ტელევიზიას, რადიოსა და ჟურნალ-გაზეთებს საზოგადოებისათვის ინფორმაციის მიწოდების მიზნით. აქედან აუცილებლად იმსახურებს აღნიშვნას ტელეშოუ სახელწოდებით „საზღვრის უსაფრთხოება“, რომელიც გადიოდა ავსტრალიის მეშვიდე არხზე და რეალურად აშუქებდა საბაჟო სამსახურის მიერ განხორციელებული საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის უდიდეს მნიშვნელობასა და დატვირთვას სახელმწიფოსათვის.

### **3.4. საბაჟო კონტროლისა ზედამხედველობის განხორციელება ევროკავშირთან დადებული ასოცირების ხელშეკრულების მიხედვით**

საქართველოს ისტორიას თუ გადავხედავთ დავინახავთ, რომ მას ყოველთვის ჰქონდა აღებული ისტორიული გეზი ევროპული მომავლისაკენ, რისთვისაც შესაბამის ნაბიჯებსაც დგამდა. ევროპული ღირებულებებისა და მისწრაფებების გაზიარება არის საქართველოს ნათელი მომავლის გარანტია, რასაც ჯერ კიდევ მრავალი წლის წინ მიხვდნენ ჩვენი წინაპრები. ევროპული ქვეყნები, მოწინავე ადგილას არიან ყველა მიმართულებით, ხარვეზის შემთხვევაში კი ისინი მაქსიმალურად მოკლე ვადებში ახერხებენ უპასუხონ თანამედროვეობის გამოძახილს. საქართველო მრავალი წელია ცდილობს საკუთარი კანონმდებლობა, მაქსიმალურად მიუახლოოს ევროპულ მოდელს, რაც რა თქმა უნდა ხანგრძლივი და შრომატევადი პროცესია. ამის დასტურია ისიც, რომ 2010 წელს დაიწყო და დასრულდა 2013 წელს ასოცირების შესახებ ხელშეკრულების დამუშავება და მისი პარაფირება, რომელსაც ხელი მოეწერა 2014 წლის 27 ივნისს. ეს არის შეთანხმება საქართველოსა და ევროკავშირს შორის. აღნიშნული შეთანხმება არის ერთგვარი სამოქმედო გეგმა ქვეყნისათვის, რომელიც მოიცავს თითქმის ყველა სფეროს-

ეკონომიკა, პოლიტიკა, სოციალური მიმართულებები. აღნიშნულ შეთანხმებაში გაწერილია ყველა ის მიმართულება, რომელიც აუცილებლად უნდა იქნეს დაცული, რათა საქართველო დაუახლოვდეს ევროპულ ღირებულებებს და გახდეს ევროკავშირის წევრი.

სწორედ აღნიშნული ასოცირების ხელშეკრულება ითვალისწინებს ჩვენს განსახილველ თემატიკას საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის საკითხებს. ასოცირების შესახებ შეთანხმების მეხუთე თავის თემატიკაა - „საბაჟოსა და ვაჭრობის ხელშეწყობა“, შესაბამისად, აქ მთლიანად საუბარია რიგ საბაჟო საკითხებზე, თუმცა გამომდინარე იქედან, რომ ჩვენი განსახილველი საკითხი საბაჟო კონტროლი და ზედამხედველობაა მეშვეცდები ვისაუბრო, მხოლოდ ამ მიმართულებით. 67-ე მუხლში საუბარია, მხარეების შეთანხმებაზე, იმის შესახებ, რომ მათი საბაჟო კანონმდებლობა, უნდა იყოს პროპორციული, პროგნოზირებადი, გამჭვირვალე და ასე შემდეგ. აღნიშნული მუხლის (h)- ქვეპუნქტში კი საუბარია, ისეთ მნიშვნელოვან საკითხზე, როგორცაა TIR კონვენციის გამოყენება. აღნიშნულ ქვეპუნქტში მხარეები თანხმდებიან, რომ გამოიყენებენ „მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის (მსო) დროებითი დაშვების შესახებ სტამბულის 1990 წლის კონვენციის, ვაჭრობის მსოფლიო ორგანიზაციის, გაეროს 1975 წლის TIR კონვენციის“<sup>129</sup> და ასე შემდეგ, სხვა და სხვა მნიშვნელოვან საერთაშორისო კონვენციებსა თუ შეთანხმებებს, რომლებიც შეესაბამება საერთაშორისო სტანდარტებს. შეთანხმების 71 მუხლი კი უშუალოდ ჩვენთვის საინტერესო საკითხზე გვესაუბრება და ამბობს, რომ მხარეები გააძლიერებენ თანამშრომლობას, ისეთი მიმართულებით, როგორცაა საბაჟო კონტროლი და ზედამხედველობა, რათა თავიდან იქნეს აცილებული თალღითობა, დაცულ იქნეს უსაფრთხოება და ქვეყნების საბაჟო საზღვრები,<sup>130</sup> აღნიშნულის განხორციელება კი მოხდება, რა თქმა უნდა ევროკავშირის სახელმძღვანელო რეკომენდაციებზე დაყრდნობით. 71 მუხლის (h) ქვეპუნქტი კი უფრო აკონკრეტებს „გაიზიარებენ საბაჟო ოპერაციებთან დაკავშირებულ საუკეთესო პრაქტიკას, კერძოდ

<sup>129</sup> იხ., 1975 TIR Convention, ხელმისაწვდომია: [https://treaties.un.org/PAGES/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A-16&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/PAGES/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-16&chapter=11&clang=_en) (მოძიებულია 01.04.2023).

<sup>130</sup> იხ., ხარაზი ი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი“, გამომცემლობა „გეორგია“, გვ. 506, (მოძიებულია 01.04.2023).

რისკის მართვაზე დაფუძნებული საბაჟო კონტროლის სისტემების და...”<sup>131</sup> აღნიშნულიდან გამომდინარე აუცილებელია საქართველომ აწარმოოს მჭიდრო თანამშრომლობა ევროკავშირის საუკეთესო საბაჟო პრაქტიკის მქონე ქვეყნებთან, რადგან შეძლოს საბაჟო რისკების სწორი შეფასება და მათი მართვა. ყველა აღნიშნული საბაჟო თუ სავაჭრო მიმართულების სწორად და მაქსიმალურად სწრაფად განხორციელების მიზნით, ასოცირების ხელშეკრულების 74 მუხლი ადგენს საბაჟო ქვეკომიტეტების შექმნის აუცილებლობას. ქვეკომიტეტის ფუნქციები მოიცავს კონსულტაციების გაწევას, რეკომენდაციების გაცემასა და შექმნილი მდგომარეობის შესახებ ინფორმაციის მიწოდებას ასოცირების კომიტეტის წინაშე. ქვეკომიტეტის უმნიშვნელოვანეს ფუნქცია-მოვალეობებში შედის, ასევე მხარეების მიერ საბაჟო კონტროლის პროცესის დაკვირვება და ინფორმაციის გაცვლა ორმხრივად შეთანხმებული სარგებლის შესახებ. ჩემი აზრით, ასოცირების ხელშეკრულების შესახებ შეთანხმება მაქსიმალურად კორექტულად და ამასთანავე მიზანმიმართულად ადგენს საქართველოს მიმართ ხელშეკრულების ყოველ პუნქტს. ჩემი მოსაზრება, ემყარება იმ ფაქტს, რომ მასში აღნიშნული ყოველი მიმართულების განხილვა არის რეალისტური და მართლაც საჭიროებს დახვეწვას. საქართველო, თავის მხრივ ცდილობს გადადგას სხვადასხვა ქმედითი ნაბიჯი, რათა ურყევად იქნეს შენარჩუნებული ჩვენი ქვეყნის გეზი ევროპული მომავლისაკენ.

---

<sup>131</sup> იხ., ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, მ.71, „3” ქვეპუნქტი, ხელმისაწვდომია:<https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>(მოძიებული: 01.04.2023).

### 3.5. კოვიდ 19-ით გამოწვეული სირთულეები საბაჟო პროცედურების განხორციელებისას

უახლოეს წარსულში, 2020 წელს დაფიქსირდა მსოფლიოში ახალი მომაკვდინებელი პანდემიის კოვიდ 19-ის გავრცელების ფაქტი, რამაც სრულიად შეცვალა მსოფლიო რეალობა და აიძულა ადამიანებს შეეცვალათ თავიანთი ყოველდღიურობა და ცხოვრება ესწავლათ პანდემიასთან ერთად. კოვიდის გავრცელების არეალმა მოიცვა მსოფლიოს ყველა სახელმწიფო. ვირუსის, რიგ შემთხვევებში მომაკვდინებელი ბუნებიდან გამომდინარე სახელმწიფოებს მოუწიათ საფუძვლიანი ცვლილებების განხორციელება, ბევრი მიმართულებით. თუმცა, ამ შემთხვევაში ჩვენი ინტერესის სფეროა თუ, როგორ შეცვალა კოვიდმა მსოფლიოს ქვეყნებისათვის საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელების პროცესები. მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციამ WCO, ქმედითი ნაბიჯების გადადგმის მიზნით მრავალი რეკომენდაციები და რეგულაციები შეიმუშავა, The Global Customs community mobilizes efforts to mitigate the effects of the COVID 19 pandemic<sup>132</sup>-მობილიზაციის გამოცხადების შესახებ, რათა დაძლეულ იქნეს კოვიდით გამოწვეული ზარალი, COVID-19 Urgent Notice: counterfeit medical supplies and introduction of export controls on personal protective equipment<sup>133</sup> - ქვეყნების სამედიცინო და ჰუმანიტარული მხარდაჭერა კოვიდ 19-ის პირობებში, Greater facilities requested for ATA Carnet procedures during the COVID-19 pandemic<sup>134</sup>- ATA კარნეტისგან განსხვავებული, გამარტივებული ღონისძიებების გამოყენების შესახებ და მრავალი სხვა რეკომენდაცია. ერთ-ერთი გამორჩეული რეკომენდაცია არის WHAT CUSTOMS CAN DO TO MITIGATE

---

<sup>132</sup> იხ., World Customs Organization, „ The Global Customs community mobilizes efforts to mitigate the effects of the COVID-19 pandemic”, ხელმისაწვდომია:<https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/march/the-global-customs-community-mobilizes-efforts-to-mitigate-the-effects-of-the-covid-19-pandemic.aspx> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>133</sup> იხ., World Customs Organization, COVID-19 Urgent Notice: counterfeit medical supplies and introduction of export controls on personal protective equipment, ხელმისაწვდომია:<https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/march/covid-19-urgent-notice-counterfeit-medical-supplies.aspx> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>134</sup> იხ., World Customs Organization, Greater facilities requested for ATA Carnet procedures during the COVID-19 pandemic, ხელმისაწვდომია: <https://www.wcoomd.org/en/media/newsroom/2020/march/greater-facilities-requested-for-ata-carnet-procedures-during-the-covid-19-pandemic.aspx> (მოძიებულია: 01.04.2023).

THE EFFECTS OF THE COVID-19 PANDEMIC Highlights of WCO Members' practices<sup>135</sup>, სადაც საუბარია, იმაზე თუ რისი გაკეთება შეუძლიათ სხვადასხვა ქვეყნის საბაჟოებს COVID-19 პანდემიის შედეგების შესამსუბუქებლად, საბაჟო ორგანიზაციის წევრ ქვეყანათა პრაქტიკაზე დაყრდნობით. აღნიშნულ რეკომენდაციაში განხილულია თუ, როგორ უნდა შეინარჩუნოს საბაჟო ორგანოებმა სრულფასოვანი სამუშაო პროცესი, კოვიდის პირობებში, როგორ დავიცვათ საზოგადოება და შევინარჩუნოთ მყარი ეკონომიკა. სტუდენტთა და პროფესორ-მასწავლებელთა საერთაშორისო სამეცნიერო-პრაქტიკული ონლაინ კონფერენცია „COVID 19 – ეკონომიკური, სამართლებრივი და პოლიტიკური გამოწვევები”, დაიბეჭდა ასოცირებული პროფესორის ია ხარაზის ძალზედ საინტერესო სტატია „საგადასახადო ადმინისტრირების წესების გამარტივების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტის შესახებ COVID-19 პანდემიის პერიოდში”<sup>136</sup>, სადაც ავტორი განიხილავს კოვიდ პანდემიის პერიოდში საგადასახადო ადმინისტრირების გამარტივებულ წესებს.

კოვიდ პანდემიის დროს, ჯანდაცვის მსოფლიო ორგანიზაციის რეკომენდაციების<sup>137</sup> მიხედვით, დაწესდა შეზღუდვები მოგზაურთათვის. ასევე, ახალი ვირუსის გავრცელების დასარეგულირებლად და შესამცირებლად უპრეცედენტო, გლობალური მამუტაბით დაწესდა საზღვრის კონტროლის ახალი ზომები. საზღვრის კონტროლის ახალი ზომები, განსხვავდებოდა მათი სიმკაცრით, რისგამოც ისინი მნიშვნელოვან გამოწვევას წარმოადგენდნენ მთელი მსოფლიოსათვის, განსაკუთრებით კი „უსაზღვრო“ ევროკავშირის (EU) იდეალებისათვის, სადაც საზღვრები სისტემატურად იშლებოდა

---

<sup>135</sup> იხ., WHAT CUSTOMS CAN DO TO MITIGATE THE EFFECTS OF THE COVID-19 PANDEMIC, Highlights of WCO Members' practices, 2nd edition1, ხელმისაწვდომია:[https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/Covid\\_19/Covid\\_19-categorization-of-member-input.pdf?la=en](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activities-and-programmes/natural-disaster/Covid_19/Covid_19-categorization-of-member-input.pdf?la=en) (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>136</sup> იხ., ხარაზი ი., კუპატაძე კ., სანებლიძე მ., მატარაძე ნ., „საგადასახადო ადმინისტრირების წესების გამარტივების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტის შესახებ კოვიდ-19 პანდემიის პერიოდში”, საერთაშორისო სამეცნიერო ჟურნალი „დიპლომატია და სამართალი”, #1(7), 2020, გამომცემლობა „უნივერსალი”, გვ. 224-255; ასევე, ყაზახეთის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის მასალები, (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>137</sup> იხ., Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak, ხელმისაწვდომია:<https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak> (მოძიებულია: 01.04.2023).

ბოლო ათწლეულების განმავლობაში.<sup>138</sup> პანდემიის დაწყებიდან, სოციალური მეცნიერებებისა და საზოგადოებრივი ჯანდაცვის მეცნიერები ასახავდნენ საზღვრის კონტროლის მნიშვნელობას და შედეგებს ევროკავშირის ტრანსსასაზღვრო რეალობაზე. ამასთან დაკავშირებით ძალზედ კარგ მაგალითს წარმოადგენს, ნოვოტნისა და ბომმის დასკვნა<sup>139</sup>, რომლებმაც გაანალიზეს გერმანია-ჩეხეთის საზღვარზე გადამსვლელი მგზავრების გამოცდილება და ხაზი გაუსვეს სხვადასხვა რეგულაციებს, რომლებიც კიარ ამსუბუქებდნენ, არამედ პირიქით ართულებდნენ მდგომარეობას. მათ ყურადღება გაამახვილეს საზღვრისპირა მართვის სისტემების ნაკლებობაზეც, რომლებსაც მხარი უნდა დაეჭირათ მგზავრებისათვის პანდემიის დროს.<sup>140</sup>

საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის ჩვეული წესით განხორციელების საკითხი დადგა საფრთხის წინაშე, რადგან ეს პროცედურები საკმაო დროსა და ადამიანურ რესურსებს საჭიროებს. შესაბამისად, მსოფლიო ორგანიზაციების რეკომენდაციებზე დაყრდნობით ევროკავშირის კომისიამ შეიმუშავა სახელმძღვანელო „Guidance on Customs issues related to the COVID-19 emergency”<sup>141</sup>, სადაც გაწერილია საბაჟო პროცედურების სახეცვლილი განხორციელება, რომელიც შეესაბამება მსოფლიოში გავრცელებულ ახალ ვირუსს. აღნიშნული სახელმძღვანელო, მოუწოდებს საბაჟო ორგანოებს პროცედურები გაამარტივონ, დააჩქარონ საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელება და რაც ყველაზე მნიშვნელოვანია აღნიშნული სახელმძღვანელო მოუწოდებს მათ, მაქსიმალურად ჩართონ საბაჟო პროცედურების

---

<sup>138</sup> იხ., Guillermo Ramírez M, Ocskay G, Peyrony J, „Covidfencing effects on cross-border deterritorialism: the case of Europe”, ხელმისაწვდომია:<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09654313.2020.1818185> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>139</sup> იხ., Novotný L, Böhm H., „New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in German-Czech borderland”, European Societies, ხელმისაწვდომია:<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14616696.2022.2052144?journalCode=reus20> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>140</sup> იხ., Dieminger L., Kamenshchikova A., C.J.P.A. Hoebe b c, K. Horstman „ Perspectives of public health professionals on border control practices for COVID-19 management in Europe”, ხელმისაწვდომია:<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0033350622001779> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>141</sup> იხ., EUROPEAN COMMISSION, Guidance on Customs issues related to the COVID-19 emergency, ხელმისაწვდომია:[https://taxation--customs-ec-europa-eu.translate.google.com/translate/covid-19-customsguidancetradeen/?xtrsl=en&xtrtl=ka&xtrhl=en&xtrpto=wapp&fbclid=IwAR2z\\_0EZHCsoIxS88f9FbWKpdHWcQ\\_1O4-yyICc5e06-YzNNT3yRtzdliQs](https://taxation--customs-ec-europa-eu.translate.google.com/translate/covid-19-customsguidancetradeen/?xtrsl=en&xtrtl=ka&xtrhl=en&xtrpto=wapp&fbclid=IwAR2z_0EZHCsoIxS88f9FbWKpdHWcQ_1O4-yyICc5e06-YzNNT3yRtzdliQs) (მოძიებულია:01.04.2023).

განხორციელების პროცესში ელექტრონული მოწყობილობები, რათა მოხდეს ადამიანური რესურსის უსაფრთხოების დაცვა, ვინაიდან კოვიდ 19 გადამდები ვირუსია, შესაბამისად სასურველი გახდა, რომ აღნიშნული საბაჟო მოქმედებების განხორციელებისას, საბაჟო ორგანოს თანამშრომლებს ნაკლებად ქონოდათ კონტაქტი სხვა პირებთან ან თუნდაც, შემოტანილ საქონელთან, რომელიც ამ შემთხვევაში თავისუფლად შეიძლებოდა ყოფილიყო ვირუსის გავრცელების ერთ-ერთი წყარო. ყველა ეს შემთხვევა კი ადასტურებს იმას, რომ აუცილებელია საბაჟო საქმიანობის განხორციელების პროცესში, ჩართული იქნას უფრო მეტი ჭკვიანი ტექნოლოგიები, რომლებიც მოგვცემენ საშუალებას დავიცვათ არამხოლოდ ადამიანური რესურსი, არამდე მოვახდინოთ დროის სწორი მენეჯმენტიც.



## თავი IV. საბაჟო ოპერაციების გამოწვევები და მათი გადაჭრის ეფექტური მეთოდები

### 4.1. მებაჟეობა, როგორც ერთ-ერთი ყველაზე სახიფათო პროფესია კოვიდ 19-ის პირობებში

საბაჟო ორგანო არის ის ფინანსური ორგანო, რომელიც პასუხისმგებელია სახელმწიფო საზღვარზე, იმპორტისა და ექსპორტის დროს შემოტანილ საქონელზე განახორციელოს საბაჟო კონტროლი და ზედამხედველობა. ზოგიერთი მეცნიერ-მკვლევარი საბაჟო ოფიცრებს ხშირად უწოდებს „მაღალი სტანდარტებისა“ და „მაღალი პასუხისმგებლობის“, სამთავრობო მოხელეებს, რომლებიც მულტიდისციპლინურ საქმიანობას ახორციელებენ, ვინაიდან ისინი თანამშრომლობენ სხვა და სხვა ორგანოებთან. საბაჟო ორგანოს თანამშრომლებს საქმიანობის განხორციელებისას უწევთ მრავალი დავალების შესრულება, როგორცაა საზღვრის დაცვა, ნარკოტიკის კონტრაბანდის პრევენცია, სოფლის მეურნეობის დაცვა, იმიგრაციის კანონების აღსრულება, პირთა და აკრძალული საქონლის საზღვრის კვეთის თავიდან აცილება. საბაჟო ოფიცრები ასევე მონაწილეობენ ტერორისტებისა და ტერორისტული იარაღის ქვეყანაში შესვლის გამოვლენასა და აღკვეთაში.

წინა თავებში ჩვენ განვიხილეთ საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის შემადგენელი მრავალი სხვა და სხვა ასპექტი. თუმცა შეუძლებელია არ შევხვით იმ საკითხს თუ ვინ ახორციელებს ყველა იმ საბაჟო პროცედურას, რომელზეც ზემოთ გვქონდა საუბარი. ყოველივე ამას ახორციელებენ მებაჟეები და სხვა და სხვა მიმართულების დარგობრივი სპეციალისტები. მებაჟეობა მეტად რთული, საპასუხისმგებლო და შრომატევადი საქმიანობაა. ჯერ კიდევ 2020 წელს, ცნობილმა დელვერის უნივერსიტეტმა საკუთარ ოფიციალურ გვერდზე გამოაქვეყნა სტატია, რომელიც შეეხებოდა ყველაზე სახიფათო 25 პროფესიას „25 Most Dangerous Jobs“<sup>142</sup>, მათ

---

<sup>142</sup> იხ., UNIVERSITY OF DELAWARE, 25 Most Dangerous Jobs, ხელმისაწვდომია:<https://www.facilities.udel.edu/safety/4689/>(მოძიებულია: 01.04.2023).

შორის ერთ-ერთი კი რა თქმა უნდა მებაჟეობა აღმოჩნდა. სწორედ, მებაჟეები ამოწმებენ, ეროვნულ საზღვრებს მიღმა შემოტანილი ნივთების კანონიერებას. ისინი არიან ადამიანები, რომლებიც მუშაობენ საზოგადოების დასაცავად, საშიში ან უკანონო ნივთების შემოტანის კონტროლით. ასეთი ნივთები შეიძლება იყოს- ცეცხლსასროლი იარაღი, ნარკოტიკები და უხამსი მასალები. ძირითად შემთხვევებში, მებაჟე ოფიცრები ფუნქციურად იყოფიან რამოდენიმე კატეგორიად.<sup>143</sup> ოფიცრები, რომლებიც მუშაობენ ფინანსური მიმართულებით და ამოწმებენ დოკუმენტაციას და ადარებენ მას დეკლარაციებსა თუ ელექტრონულ ბაზაში არსებულ მონაცემებს, ასევე ოფიცრები, რომლებიც ფიზიკურად ამოწმებენ საზღვარზე შემოსატან საქონელს და ასე შემდეგ.

საბაჟო ორგანოში საქმიანობა განსაკუთრებით კი ისეთი სახის საქმიანობა, რომელიც გულისხმობს საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის განხორციელებას, მგზავრებთან პირისპირ ურთიერთობას განსაკუთრებით სახიფათო გახდა მებაჟეთათვის, კოვიდ პანდემიის დროს. ოფიციალური მემორიალური ონლაინ სივრცე „OFFICER DownMemorial Page”<sup>144</sup>, სადაც მოცემულია მონაცემები იმის შესახებ თუ რამდენი ოფიცერი შეეწირა სხვა და სხვა შემთხვევებს, აქვეყნებს ინფორმაციას, რომ კოვიდ 19-ის პანდემიისას 2020 წლის დასაწყისიდან დაინფიცირებულ იქნა მრავალი თანამშრომელი, რომლებიც მიუხედავად იმისა, რომ მსოფლიოს უმეტეს ქვეყნებში გამოცხადებული იყო კარანტინი და ლოქდაუნი, მაინც აგრძელებდნენ პროფესიულ საქმიანობას. პროფესიიდან გამომდინარე მებაჟეებს ხშირად უწევდათ საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელების პროცესში შეხება ჰქონოდათ დაინფიცირებულ მოქალაქეებთან და ასევე იმ ქვეყნებიდან წამოსულ საქონელთან, სადაც ეპიდემიის ეპიცენტრი იყო. შესაბამისად აღნიშნული ვირუსი ვრცელდებოდა თავად ამ ქვეყნებიდან წამოსული საქონლის მეშვეობითაც კი. სწორედ ამ პერიოდში ოფიციალური მონაცემებით კოვიდითა და მისი თანმდევი გართულებებით დაიღუპა 900-ზე მეტი ოფიცერი.

<sup>143</sup> იბ., Definition of customs officers, ხელმისაწვდომია:<https://gradireland.com/careers-advice/job-descriptions/customs-officer> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>144</sup> იბ., „OFFICER DownMemorial Page”, ODMP's COVID-19 Law Enforcement Memorial, ხელმისაწვდომია:<https://www.odmp.org/search/incident/covid-19> (მოძიებულია: 01.04.2023).

აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით, ძალზედ საინტერესოა ის ფაქტიც, რომ ამერიკის შეერთებულმა შტატებმა 2020 წლის 14 აგვისტოს მიიღო კანონი PUBLIC LAW 116-157—AUG. 14, 2020- „ To extend public safety officer death benefits to public safety officers whose death is caused by COVID-19, and for other purposes”<sup>145</sup>, რომელიც ადგენს ფინანსურ, თუ სამედიცინო დახმარებას, იმ საზოგადოების უსაფრთხოების დამცველი ოფიცრებისთვის, რომლებიც სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულებისას დაინფიცირდნენ კოვიდით და მისი შემდგომი გართულებებით. ამასთანავე ეს კანონი ადგენს ფინანსურ დახმარებას გარდაცვლილი ოფიცრების ოჯახების მიმართაც. შეგვიძლია ვთქვათ, რომ 2020 წლისათვის აღნიშნული კანონის ძალაში შესვლა და ამოქმედება ძალიან დიდი წინ გადადგმული ნაბიჯი იყო, რომელმაც ერთგვარად წაახალისა, დააფასა და იმედი მისცა მაღალი რისკ ჯგუფის პროფესიის მქონე ადამიანებს.

გაერთიანებული ერების ორგანიზაციამ კოვიდ პანდემიის დაწყებიდან მალევე დაინახა და შეაფასა მსოფლიოში შექმნილი ვითარება, შესაბამისად მან გადაწყვიტა ქმედითი ნაბიჯების გადადგმა, რათა შეემსუბუქებინა საბაჟო ორგანოს თანამშრომელთა საქმიანობის რისკები, შექმნილ ვითარებაში. 2020 წლის აპრილში, სწორედ ამ მიზნით გაიმართა გაერთიანებული ერების ორგანიზაციის მიერ ორგანიზებული კონფერენცია ვაჭრობისა და განვითარების შესახებ, სადაც შედგენილ იქნა ათ პუნქტიანი სამოქმედო გეგმა კოვიდ 19-ის პირობებში საერთაშორისო ვაჭრობის გაძლიერებისა და საქონლის ტრანსპორტირების პროცედურების გამარტივების შესახებ დროში- „COVID-19: A 10-POINT ACTION PLAN TO STRENGTHEN INTERNATIONAL TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN TIMES OF PANDEMIC”<sup>146</sup>. შეგვიძლია დანამდვილებით ვთქვათ, რომ ამ ათ პუნქტიანმა სამოქმედო გეგმამ ცალსახად შეასრულა ნაკისრი ვალდებულება და

---

<sup>145</sup> იხ., To extend public safety officer death benefits to public safety officers whose death is caused by COVID-19, and for other purposes, ხელმისაწვდომია: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-116publ157/pdf/PLAW-116publ157.pdf> (მოძიებულია: 01.04.2023).

<sup>146</sup> იხ., COVID-19: A 10-POINT ACTION PLAN TO STRENGTHEN INTERNATIONAL TRADE AND TRANSPORT FACILITATION IN TIMES OF PANDEMIC, ხელმისაწვდომია: [https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2020d3\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/presspb2020d3_en.pdf) (მოძიებულია: 01.04.2023).

უზრუნველყო კოვიდის პირობებშიც, საბჭო ორგანოს უწყვეტი, დროული და გამართული ფუნქციონირება, კანონის ყველა წესის დაცვით.

რა შეიძლება ითქვას, ამ შემთხვევაში საქართველოს მაგალითზე? ფაქტია, რომ „მეტი ყურადღება და დახმარება უნდა გაწეოდათ მეწარმე-სუბიექტებს, რომლებიც განსაკუთრებით დაზარალებულნი კოვიდ ვირუსის დროს და განსაკუთრებით, მცირე მეწარმეები საგადასახადო კუთხით. ამ მიზნით საგადასახადო ადმინისტრაციებს, ვფიქრობთ მეტი სიფხიზლე და პასუხისმგებლობა უნდა გამოეჩინათ, რათა დაეზუსტებინათ პრიორიტეტები და კრიტერიუმები ბიზნესის გადასარჩენად (თუგინდ შესაძლებლობის ფარგლებში გრძელვადიანი სესხები გამოჰყოფოდათ საგადასახადო ტვირთის შესამცირებლად), რაც შეეხება გადასახადების გადავადებას, ამ კუთხით ბიზნესმენტა არაერთგვაროვან მოსაზრებას ჰქონდა ადგილი, რამეთუ მათი უმრავლესობა ფიქრობდა, რომ გადასახადების გადავადებით მათი საგადასახადო ტვირთი კიდევ უფრო დამძიმდებოდა. კონტროლის მექანიზმების მეტი გააქტიურება იყო საჭირო, რადგან დიდი ალბათობა იყო იმისა, რომ მთავრობის მიერ ინიცირებული საგადასახადო ცვლილებებით ე.წ. „თალღითი პირები“ ისარგებლებდნენ და დაარეგისტრირებდნენ „ფიქტიურ კომპანიებს“, „ფიქტიური პერსონალით“ და მთავრობისაგან საგადასახადო პრეფერენციას მოითხოვდნენ. დადებით ფაქტორად უნდა მივიჩნიოთ გადასახადის გადამხდელებისათვის კოვიდის პერიოდში საგადასახადო დეკლარაციების წარდგენის გადავადება, თუმცა ელექტრონულ ფორმატში მუშაობაზე გადასვლამ ბევრი მეწარმე დააზარალა, რადგან მათ ვერ შეძლეს ტექნიკური პრობლემების გამო დისტანციურ მუშაობაზე გადართვა და ა.შ.<sup>147</sup>

---

<sup>147</sup> იხ., ხარაზი ი., კუპატაძე კ., სანებლიძე მ., მატარაძე ნ., „საგადასახადო ადმინისტრირების წესების გამარტივების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტის შესახებ კოვიდ-19 პანდემიის პერიოდში“, იმპაქტ-ფაქტორის მქონე საერთაშორისო სამეცნიერო ჟურნალი „დიპლომატია და სამართალი“, #1-2(7) 2020; გვ. 27; ასევე, ია ხარაზი, ნაირა ყირიმლიშვილი, „საგადასახადო-ადმინისტრაციული და სოციალურ-ეკონომიკური შედეგები საქართველოში კოვიდი-19 პანდემიის დროს საქართველოში“, ყაზახეთის სახელმწიფო უნივერსიტეტის სამეცნიერო პრაქტიკული კონფერენციის მასალები.(მოძიებულია: 01.04.2023).

## 4.2. სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულებისას სხვადასხვა დაავადებებით დაინფიცირებული საბაჟოს თანამშრომლები

მიუხედავად იმისა, რომ თითქმის არ არსებობს სამედიცინო, იურიდიული ლიტერატურა, სადაც გამოკვლევულ-დადასტურებული იქნება მებაჟეთა პროფესიული საქმიანობის რისკ ჯგუფები, ჩვენ მაინც შეგვიძლია ვიმსჯელოთ აღნიშნულ საკითხზე, სხვადასხვა ფაქტებზე და მეცნიერ-მკვლევართა, კვლევა-მოსაზრებებზე დაყრდნობით და ვთქვათ, რომ საბაჟო ორგანოს თანამშრომლები, მებაჟეები და ა.შ ითვლებიან, როგორც მაღალი რისკის ქვეშ მომუშავე პირები. სწორედ ამის ნათელი მაგალითია 2009 და 2003 წლები, როდესაც საბაჟო ოფიცრებმა უდიდესი წვლილი შეიტანეს მწვავე რესპირატორული სინდრომის (SARS)<sup>148</sup> და გრიპის A/H1N1<sup>149</sup> პანდემიის შეჩერების საქმეში. ასევე აუცილებელია აღვნიშნოთ 1994 წელს ბელგიაში ფსიტაკოზის(ორნიტოზი) ეპიდემიის დაფიქსირების ფაქტიც საბაჟო ოფიცრებში, რომელიც გამოწვეული იყო უკანონოდ შემოტანილი პარიკების ზემოქმედებით. ბოლო წლების განმავლობაში საბაჟო ოფიცრები აქტიურად იყვნენ ჩართულნი არასანქცირებული მოსახლეობის დაკავებაშიც, რა დროსაც ხშირი იყო მათი წითელათი, ტუბერკულოზით და ვარიცელათი დაავადების ფაქტები. ინფექციური დაავადებების გარდა, ასევე აუცილებელია აღვნიშნოს სხვა და სხვა დაავადებები, რომლებსაც იწვევს ის გარემო პირობები, რომელშიც საბაჟო ორგანოს თანამშრომლებს უწევთ საქმიანობა. მაგალითად, ასეთი პროფესიის ადამიანებში ხშირია სმენის დაქვეითების ფაქტები, ვინაიდან ისინი მუდმივ ხმაურში არიან. დიზელის ძრავისა და სხვა და სხვა გამონაბოლქვებით სასუნთქი გზების დაავადების ფაქტებიც საკმაოდ ხშირია, რომელიც ძირითად შემთხვევებში გამოწვეულია შენახული, ჩამორთმეული თამბაქოს ზემოქმედებით.

---

<sup>148</sup> იხ., WORLD HEALTH ORGANIZATION, ხელმისაწვდომია:<https://www.who.int/health-topics/severe-acute-respiratory-syndrome> (მოძიებულია: 03.04.2023).

<sup>149</sup> იქვე.

როგორც უკვე ავლიშნეთ 2003 წელს<sup>150</sup> მწვავე რესპირატორული სინდრომი, SARS-ის პანდემია გავრცელდა. აღნიშნული პანდემიის წინააღმდეგ ბრძოლის მიზნით მრავალმა ქვეყანამ განახორციელა რიგი ცვლილებები, სასაზღვრო კანონმდებლობაში, რათა დაეთრგუნათ და შეესუსტებინათ პანდემიის მსოფლიო მასშტაბით გავრცელება.<sup>151</sup> ძირითადად ზომები, რომლებიც ქვეყნების უმეტესობამ მიიღო შედგებოდა სკრინინგის პროგრამების კომბინაციით, აღნიშნული მიდგომა, იმ დროისათვის იყო ნოვატორული და თანამედროვე, რომელმაც გარკვეული შედეგი გამოიღო. თუმცა აქვე უნდა ავლიშნოთ, რომ აღნიშნული ცვლილებების განხორციელება დაგვიანებული აღმოჩნდა, რამაც ერთგვარად განაპირობა ისიც, რომ მთელი ქვეყნის მასშტაბით კანადელი მეზაჟეები დაიშუქრნენ გაფიცვით, აზიიდან ჩამოსული მგზავრებისაგან დაინფიცირების მაღალი რისკის გამო.<sup>152</sup> მათმა 11000 იანმა გაერთიანებამ საჩივრით მიმართეს საბაჟო ორგანოს, რათა შეეცვალათ და ქმედითი ნაბიჯები გადაედგათ SARS-ის ვირუსის წინააღმდეგ და დეცვათ მათი თანამშრომლები, რომლებიც ამ შემთხვევაში წარმოადგენდნენ მაღალ რისკ ჯგუფს.

2009 წელს მსოფლიოში გავრცელდა ახალი A/H1N1 გრიპის პანდემია, რომელიც ზოგ შემთხვევაში ფატალური შედეგით სრულდებოდა. აღნიშნული ვირუსის გავრცელების წინააღმდეგ ბრძოლაში უდიდესი როლი ითამაშეს საბაჟო ოფიცრებმა, რომლებიც საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის ყველა ზომას ახორციელებდნენ სამედიცინო წესების სრული დაცვით, თუმცა ეს მაინც არ იყო საკმარისი თავად მეზაჟეთა სრული დაცვისათვის. სწორედ ამიტომ, სახელმწიფოთა უმეტესობამ ვაქცინაციის პრიორიტეტ ჯგუფში მოაქცია საბაჟო ორგანოს თანამშრომლები, ვინაიდან სწორედ ისინი იყვნენ ერთ-ერთნი მაღალი რისკ ჯგუფში. გავრცელებულია მოსაზრება იმის შესახებაც, რომ მეზაჟეები

---

<sup>150</sup> იბ., Glass K., Becker N., „Evaluation of measures to reduce international spread of SARS Epidemiol Infect”, 2006, ხელმისაწვდომია:<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2870475/>(მოძიებულია: 03.04.2023).

<sup>151</sup> იბ., Gaber W., Goetsch U., Diel R., Doerr H., Gottschalk R., „Screening for infectious diseases at international airports: The Frankfurt model”, 2009, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19601499/> (მოძიებულია: 03.04.2023).

<sup>152</sup> იბ., Tyshenko MG., Paterson C., 2010, „SARS Unmasked: Risk communication of pandemics and influenza in Canada”, ხელმისაწვდომია:<https://www.mqup.ca/sars-unmasked-products-9780773536173.php> (მოძიებულია: 03.04.2023).

არიან B ჰეპატიტით დაინფიცირების მაღალ რისკ ჯგუფში, ვინაიდან მათ შესაძლებელია პროფესიული საქმიანობის განხორციელების პროცესში მოუწიოთ შეხება, ადამინის სისხლთან და სხვა და სხვა დაზიანებებთან. 1987 წელს Bandaranayake et al -ის<sup>153</sup> მიერ ჩატარდა კვლევა, რომელშიც ჩართული იყვნენ და შემოწმდნენ ბეჰეპატიტზე ზელანდიის 1026 მეზაჟე. თუმცა, აღნიშნულმა კვლევამ იმ პერიოდში აჩვენა, რომ არ არსებობდა მჭიდრო კავშირი ბეჰეპატიტით დაავადებასა და საბაჟო ორგანოს თანამშრომლებს შორის. აქედან გამომდინარე შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მეცნიერ-მკვლევართა ერთი ნაწილი ემიჯნება იმ მოსაზრებას, რომ ბეჰეპატიტით დაინფიცირების მაღალ რისკ ჯგუფშია, საბაჟო ორგანოს თანამშრომლები, მეზაჟეები, ხოლო მეორე ნაწილი პირიქით ემხრობა და იზიარებს აღნიშნულ მოსაზრებას.

2016 წელს ამერიკის შეერთებულ შტატებში,<sup>154</sup> არიზონაში ერთ-ერთ საბაჟო პუნქტში, სადაც დასაქმებული იყო 510 თანამშრომელი, რამოდენიმეს დაუფიქსირდა წითელა, რომელიც რამოდენიმე დღეში ჯაჭვური რეაქციით გავრცელდა და დაინფიცირებულ იქნა კიდევ რამოდენიმე მეზაჟე. აქედან გამომდინარე მიიღეს გადაწყვეტილება, რომ აუცლებელი იყო მეზაჟე ოფიცრებს ჩაეტარებინათ წითელას საწინააღმდეგო ორჯერადი აცრა, რათა თავიდან აეცილებინათ იგი.

მრავალი სხვადასხვა ინფექციური დაავადება და შემთხვევა განვიხილეთ, რომელთა გამოც მოიაზრებენ მეზაჟეების საქმიანობას მაღალი რისკის პროფესიად. თუმცა, ჩვენ არ გვისაუბრია ძალზედ საინტერესო ინფექციურ დაავადება -psittakos-ის<sup>155</sup> შესახებ, რომელიც არის ზოონოზური ინფექციური დაავადება, რომლის ძირითადი გამომწვევი

---

<sup>153</sup> იბ., Bandaranayake D., Salmond C., Tobias M., „Occupational risk of hepatitis B for police and customs personnel. Am J Epidemiol”, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/1776619/> (მოძიებულია: 03.04.2023).

<sup>154</sup> იბ., Venkat H., Kassem AM., Su CP., Hill C., Timme E., Briggs G., Komatsu K., Robinson S., Sunenshine R., Patel M., et al. Measles Investigation Team: Notes from the Field: Measles Outbreak at a United States Immigration and Customs Enforcement Facility - Arizona, May-June 2016, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28542125/> (მოძიებულია: 03.04.2023).

<sup>155</sup> იბ., Radomski N., Einkenkel R., Müller A., Knittler M., „Chlamydia-host cell interaction not only from a bird's eye view: Some lessons from Chlamydia psittaci”, ხელმისაწვდომია:[https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/273\\_97851/](https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/273_97851/) (მოძიებულია: 03.04.2023).

არის უჯრედშიდა ბაქტერია *Chlamydia psittaci*.<sup>156</sup> აღნიშნულმა ინფექციამ ადამიანებში შესაძლებელია გამოიწვიოს ინფექცია, რომელიც გამოხატულია, როგორც შეძენილი პნევმონია. აღნიშნულ ინფექციას შეუძლია დააინფიციროს არამხოლოდ ადამიანები, არმედ სხვადასხვა ფრინველები შესაბამისად წარმოადგენს ძალიან დიდ საშიშროებას. სიტაკოზის ეპიდემია დაფიქსირებულ იქნა ბელგიაში, როდესაც ინდოელმა მეზღვაურმა არალეგალურად შემოიტანა პარიკები, რომლიდანაც დაინფიცირდა 15 საბაჟო ოფიცერი, რომელთა გადაყვანაც აუცილებელი გახდა საავადმყოფოში 10 დღის შემდეგ. ამფაქტმა კიდევ ერთხელ ნათელყო, რომ უფრო დიდი ყურადღება უნდა მიექცეს მეზაჟეების საქმიანობას და მათ საქმიანობაში შეტანილ უნდა იქნეს, რაც შეიძლება მეტი ელექტრო მოწყობილობა, დამცავი საშუალებები, რათა მეზაჟე ოფიცრებმა თავიდან აიცილონ პირდაპირი კავშირი შესაძლევ ვირუსის წყაროსთან.

ადამიანის შესაძლებლობები, ფიზიკური მონაცემებისა და სხეულის ფიზიოლოგიური აგებულების შესაბამისად საკმაოდ ლიმიტირებული და ფაქიზია, რომელიც გარემო პირობების ზემოქმედების შედეგად შესაძლებელია მარტივად შეილახოს. ხმაურით გამოწვეული სმენის დაკარგვა, დაქვეითება არის სენსორული სმენის დაკარგვის ერთ-ერთი ყველაზე გავრცელებული ფორმა და საკმაოდ რთული დაავადება, რომელიც დღესდღეისობით მიჩნეულია პროფესიულ დაავადებად.<sup>157</sup> სმენის დაკარგვა, დაქვეითება მეზაჟეებში შესაძლებელია გამოწვეულ იქნეს ხანგრძლივი ხმაურის უწყვეტი ზემოქმედებით, ეთჯერადი ან განმეორებითი მოულოდნელი ხმაურის ზემოქმედებით, რომელსაც გავრცელებულ აკუსტიკურ ტრავმას უწოდებენ. აღნიშნული პრობლემა ხშირად აწუხებთ მეზაჟე ოფიცრებს, რადარის ოპერატორთა ჯგუფს, იარაღის მწარმოებლებს და ასე შემდეგ.<sup>158</sup>

---

<sup>156</sup> იბ., Hogerwerf L., DE Gier B., Baan B., VAN DER Hoek W., „Chlamydia psittaci (psittacosis) as a cause of community-acquired pneumonia: A systematic review and meta-analysis. *Epidemiol Infect*”, 2017, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28946931/> (მოძიებულია: 04.04.2023).

<sup>157</sup> იბ., Alberti P., Symons F., Hyde M., „Occupational hearing loss. The significance of asymmetrical hearing thresholds”, ხელმისაწვდომია <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/443006/> (მოძიებულია: 04.04.2023).

<sup>158</sup> იბ., Attili F., Chiusano A., Giangiacoimo G., Grasso S., Santonastaso F., „The incidence of otopathies in a group of radar operators, gunsmiths and shooting instructors of the Customs Service”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/2152596/> (მოძიებულია: 04.04.2023).



2003 წელს გლუკმა და სხვებმა<sup>159</sup> შვეიცარიელ მებაჟეებთან ჩაატარეს ხუთ წლიანი ექსპერიმენტ-გამოკითხვა, რათა შეეფასებინათ დიზელის ძრავის ემისიის უარყოფითი ზეგავლენა მებაჟეებზე. კვლევაში მონაწილეობას იღებდა 194 არამწვეელი მებაჟე, რომელთაგან ხუთი წლის განმავლობაში, წელიწადში ორჯერ ცხვირის ღრუდან იღებდნენ სინჯებს. კვლევაში ჩართული მებაჟეების უმრავლესობას დაუდგინდათ, ცხვირის ლორწოვანი გარსის ქიმიკატებით გამოწვეული ქრონიკული ანთება, რაც გამოწვეული იყო დიზელის საწვავში შემავალი მავნე ნივთიერებების აქტიური ზემოქმედებით.

2008 წელს პოლონეთში, კერძოდ კი ლუბლინში არსებული ლუბლინის სამეცნიერო უნივერსიტეტის ლექტორებმა მაკევიჩმა და სხვებმა<sup>160</sup> გამოიკვლიეს ორი მებაჟის ქეისი, რომლებიც მუშაობდნენ ჩამორთმეული სიგარეტის საცავში და რომლებსაც გამოუვლინდათ ისეთი სიმპტომები, როგორებიცაა ხველა, ქოშინი, დაღლილობა, სისუსტე, ცხელება. აღნიშნული ქეისი ძალზედ სპეციფიური და ამასთანავე საინტერესო იყო. დასაწყობებულ თამბაქოზე ჩატარებულმა მრავალმა ტესტმა აჩვენა, რომ მათში ბინადრობდა ვირუსული სოკოები -*Penicillium*, *Aspergillus fumigatus* და სხვა, რომლებსაც დამაზიანებელი შედეგები მოაქვთ ადამიანის ჯანმრთელობისთვის. მკვლევართა მოსაზრების თანახმად, სწორედ აღნიშნული სოკოები და ტოქსიკურ-მომწამლავი გარემო გახდა მიზეზი მებაჟეთა დაავადებების. ისინი სამსახურეობრივი მოვალეობის შესრულებისას ყოველდღე ისუნთქავდნენ აღნიშნული სოკოთი გაჟღენთილ მტვერს, რაც აზიანებდა მათ ორგანიზმს. თუმცა უნდა ავლნიშნოთ, ისიც, რომ აღნიშნულ კვლევას გარკვეული მიზეზებისდა გამო არ მოჰყოლია გაგრძელება, რის გამოც საბოლოო შედეგები არ იქნა ოფიციალური სახით დადასტურებული.

---

<sup>159</sup> იბ., Glück U., Schütz R., Gebbers J., „Cytopathology of the nasal mucosa in chronic exposure to diesel engine emission: A five-year survey of Swiss customs officers”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12782493/> (მოძიებულია: 04.04.2023).

<sup>160</sup> იბ., Mackiewicz B., Skórska C., Krysińska-Traczyk E., Larsson L., Szponar B., Milanowski J., Czekajska-Chehab E., Sitkowska J., Cholewa G., Szymańska J., et al., „Respiratory disorders in two workers of customs depositories occupationally exposed to mouldy tobacco”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19061269/> (მოძიებულია: 04.04.2023).

შეჯამების სახით კი, შეგვიძლია ყველა ზემოთ განხილულ კვლევაზე, თუ დაკვირვებაზე დაყრდნობით დავასკვნათ, რომ მებაჟეობა ჩვენს საუკუნეშიც კი რჩება ერთ-ერთ ყველაზე სახიფათო პროფესიად. მებაჟეები ფაქტობრივად ყოველდღიურად ჩვეული სამუშაოს განხორციელებისას, დაუცველი ხელებით ეხებიან ისეთ ნივთიერებებს, რომლებმაც შესაძლებელია უკურნებელი, გამოუსწორებელი ზიანი მიაყენოს მათ სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას. ვფიქრობ, აღნიშნული მიმართულებით აუცილებელია სასწრაფო წესით დაიწყოს ქმედითი ცვლილებების განხორციელება, რომლებიც მიმართული იქნება პირველ რიგში მებაჟის ჯანმრთელობისა და სიცოცხლის დაცვისაკენ, როგორც უმთავრესი უპირველესი ამოცანისაკენ, რადგან სწორედ ეს არის იურისპრუდენციისათვის მთავარი სიკეთე.

### **4.3. ტექნოლოგიების როლი საბაჟო საქმიანობაში**

ტექნოლოგიები წლიდან წლამდე ვითარდება და იხვეწება. 21-ე საუკუნეს ბევრი ინოვაციების საუკუნედაც მოიხსენიებს, რადგან სწორედ ახლა მიმდინარეობს ტექნიკური რევოლუცია. იხვეწება და ვითარდება ელექტრონული, ონლაინ სისტემები, ნაწილ ტექნოლოგიები და შესაბამისად, ყოველივე ეს საშუალებას გვაძლევს დავზოგოთ ადამიანური რესურსი, მოვუფრთხილდეთ მას და პარალელურად გავამარტივოთ ესათუ ის დროში და ფინანსური კუთხით გაჭიანურებული პროცედურა. ბოლო წლების განმავლობაში მსოფლიოს მასშტაბით, საჯარო სამსახურებში აქტიურად მიმდინარეობს ICT მიდგომის (Information and communication technologies) გამოყენება, რაც გულისხმობს ინფორმაციისა და კომუნიკაციის სწრაფ გაცვლას ტექნოლოგიების მეშვეობით. ICT ორ ძირითად შესაძლებლობას გვაძლევს, ესაა ხარჯების შემცირებით სამსახურების მუშაობის პროდუქტიულობის გაზრდა, პროცედურათა დროის შემცირება და ყველაზე მნიშვნელოვანი დროისა და ადამიანური რესურსების სწორი მენეჯმენტი.

საბაჟო საქმიანობაში ტექნოლოგიების შემოტანის მცდელობად შეგვიძლია აღვიქვათ 1997 წელი, როდესაც ევროკავშირში იყო მცდელობა საბაჟო დეკლარაციების ელექტრონული ფორმით გაცვლაზე, რომლისთვისაც უნდა შექმნილიყო ახალი

კომპიუტერული სისტემები. 2003 წლის 5 დეკემბერს, აღნიშნული ხედვა რეზოლუციით დადასტურდა. „საერთაშორისო საბაჟო საზოგადოება განიხილავს ინფორმაციული ტექნოლოგიების (IT) გამოყენებას, როგორც კატალიზატორს ორგანიზაციული და ოპერატიული ეფექტურობის გასაუმჯობესებლად.“<sup>161</sup> საბაჟო ორგანოები აქტიურად იყენებენ ICT სისტემებს, საბაჟო საქმიანობის განხორციელებისას, თუმცა უნდა ავლნიშნოთ ისიც, რომ სრულყოფილად არ გადადიან ელექტრონულ მუშაობაზე, რაც შეიძლება ამ სისტემების სიახლესა და მათ მიმართ შიშსაც კი დავაბრალოთ. მაგალითად, შესაძლებელია საბაჟო კოდექსი, ზოგ შემთხვევაში მოითხოვდეს ტვირთის განბაჟების მიზნით ქალაქის დოკუმენტაციის წარდგენას საბაჟო ორგანოსათვის, რა დროსაც ხდება ელექტრონულ მონაცემთა დუბლირება. აქედან კი შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ უბრალოდ ხდება დროისა და ფინანსების არასწორი მენეჯმენტი, რის შედეგადაც საბოლოოდ პროცედურული მხარე დროში ჭიანჭურდება.

მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაცია (WCO) და მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაცია (WTO) გამოსცეს ბროშურა „The role of advanced technologies in cross-border trade: A customs perspective“<sup>162</sup> საერთო კვლევის შესახებ, სადაც საუბარია ახალი სტანდარტების შემუშავებაზე და დანერგვაზე, რომლებშიც უფრო მეტად იქნება გათვალისწინებული ელექტრონულ მოწყობილობათა, ბლოკჩეინებისა და ამასთანავე ნანოტექნოლოგიების ჩართვის საკითხი საერთაშორისო საბაჟო, სავაჭრო საქმიანობაში. აღნიშნული მოქმედება კი მიმართულია მხოლოდ ერთი მიზნისკენ, რომ გაიზარდოს საბაჟო ორგანოთა ეფექტური მუშაობა. 2022 წლის 18 ოქტომბერს, მასტრიხტში გაიმართა მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაციის (WCO) მიერ ორგანიზებული ტექნოლოგიური კონფერენცია „The 2022 WCO Technology Conference and Exhibition kicks off in Maastricht“<sup>163</sup>, რომელსაც 1200-ზე

---

<sup>162</sup> იხ., WORLD TRADE ORGANIZATION, WORLD CUSTOMS ORGANIZATION, „The role of advanced technologies in cross-border trade: A customs perspective“, ხელმისაწვდომია: <https://www.wto.org/english/resspe/bookspe/wcotech22e.pdf?fbclid=IwAR3BqX3uer5vmRnW-Z9ae-M8kRI3wetvHpShAymr8NfDoxwtkXnusrfMI> (მოძიებულია: 05.04.2023).

<sup>163</sup> იხ., Regional Office for Capacity Building for the World Customs Organization Europe Region, The 2022 WCO Technology Conference and Exhibition kicks off in Maastricht, ხელმისაწვდომია: <https://rocb->

მეტი მონაწილე დაესწრო. სწორედ ეს კონფერენციაა იმის დასტური, რომ უკვე მსოფლიო საბაჟო ორგანიზაცია ნათლად ხედავს მეტი ელექტრონული, ტექნოლოგიური, ნანო მოწყობილობების ჩართვის აუცილებლობას საბაჟო საქმიანობაში. კონფერენცია რამოდენიმე სესიად იყო დაყოფილი და განიხილეს, ისეთი უმნიშვნელოვანესი საკითხები, როგორებიცაა „მომხსენებელმა ხაზი გაუსვა საბაჟოს პასუხისმგებლობას გლობალური ვაჭრობის ცვალებად ლანდშაფტში და მონაცემთა და ტექნოლოგიების როლი საზოგადოების დაცვის, შემოსავლების შეგროვებისა და ლეგიტიმური ვაჭრობის ხელშეწყობის მნიშვნელოვანი ამოცანების შესრულებაში“<sup>164</sup>, ტექნოლოგიათა პოტენციალის სასაზღვრო უსაფრთხოების კუთხით გაძლიერებაზე, ასევე ისაუბრეს ისეთ უმნიშვნელოვანეს და ძალზედ საინტერესო საკითხს თუ როგორ შეიძლება გამოყენებულ იქნეს ხელოვნური ინტელექტი და მანქანათმცოდნეობა საფრთხის წინასწარი, ავტომატური გამოვლენისათვის სკანირების ეტაპზე.

ამაჟამად თითქმის ყველა განვითარებული თუ განვითარებადი ქვეყანა ვითარდება ციფრული ტექნოლოგიების დანერგვის მიმართულებით, ეროვნულ დონეზე. ციფრულ განვითარებაზე და ტექნოლოგიურ მიღწევებზე ჩამორჩენა უარყოფითად მოქმედებს ქვეყნის ეკონომიკაზეც. გამომდინარე ყოველივედან, ყველა სახელმწიფო ცდილობს ფეხი აუწყოს ახალ რეალობას და დაეწიოს მსოფლიო განვითარების ახალ მუდმივად ცვალებად სტანდარტებს.

#### **4.4. ტექნოლოგიური განვითარების ეტაპები და მისი მნიშვნელობა მსოფლიოსთვის**

იქმნება, ვითარდება და იხვეწება თანამედროვე მეცნიერებები. სამეცნიერო მიმართულებები, როგორებიცაა- ნანოტექნოლოგიები, ხელოვნური ინტელექტი, ციფრული სამყარო და სხვადასხვა ტექნიკური მიმართულების დარგები. დროის

---

[europe.org/news1?fbclid=IwAR3R98oIPWkzJE0ip3dUBn0TYICWvKW1dIHtpZt2M926ywopUksR\\_ILv0Vs](https://europe.org/news1?fbclid=IwAR3R98oIPWkzJE0ip3dUBn0TYICWvKW1dIHtpZt2M926ywopUksR_ILv0Vs)

(მოძიებულია: 05.04.2023).

<sup>164</sup> იქვე, 1.

ცვლასთან ერთად, ადამიანები იმეცნებენ მათ გარშემო არსებულ ამოუწურავი შესაძლებლობების მქონე სამყაროს და ყოველივედან გამომდინარე ცდილობენ შექმნან, ისეთი სამეცნიერო მიმართულებები, რომლებიც უშუალოდ მიმართულნი არიან და მუშაობენ ტექნოლოგიების დახვეწვისათვის, რათა მათი შემდგომი გამოყენებით ყოველდღიურ ცხოვრებაში მოხდეს ადამიანური რესურსის დაზოგვა, თუმცა არა ჩანაცვლება.

მოცემულ შემთხვევაში ჩვენი ინტერესის სფეროა ხელოვნური ინტელექტის მიმართულება, თუმცა უნდა ვისაუბროთ ნანოტექნოლოგიებსა და რობოტებზეც, რადგან აღნიშნული სამი მიმართულება მჭიდროდ არის დაკავშირებული ერთმანეთთან და სწორედ სამივეს ერთად გამოყენებითაა შესაძლებელი სასურველი შედეგის მიღწევა.<sup>165</sup> მიუხედავად იმისა, რომ მრავალი წლის განმავლობაში არსებობდა ნანოტექნოლოგიის სამეცნიერო დარგი მას არ გააჩნდა ერთი კონკრეტული სახელი. თუმცა 1974 წელს სამრეწველო წარმოების საერთაშორისო კონფერენციაზე ტოკიოში „ნანომეტრის სიზუსტით მასალების ზეთხელი დამუშავების აღწერის მიზნით“ პირველად გამოიყენეს ტერმინი ნანოტექნოლოგია.<sup>166</sup> ნანოტექნოლოგიის განვითარება მნიშვნელოვანია, რადგან ის ამცირებს ხარჯებს ისეთი მიმართულებებით, როგორცაა ძლიერი და მსუბუქი ქარის ტურბინების წარმოება, მკვეთრად აუმჯობესებს საწვავის ხარისხსა და აქვს შესაძლებლობა დაგვაზოგვინოს სხვადასხვა ენერჯის წყაროები. ზოგიერი ნანომასალა კი კიბოსთან ბრძოლის პროცესშიც კი ეფექტურად გამოიყენება.<sup>167</sup>

მას შემდეგ რაც 1940 წელს შეიქმნა ციფრული კომპიუტერები დადასტურდა და გაჩნდა იდეა, რომ შესაძლებელია შეიქმნას, ისეთი კომპიუტერები, რომლებიც შეძლებენ შეასრულონ ძალიან რთული დავალებები, ისეთი რომლის შესრულებაც აქამდე მხოლოდ

---

<sup>165</sup> იხ., Samer B., Muhammad A., Tiziano T., Marco C., Flavio R., „The History of Nanoscience and Nanotechnology: From Chemical-Physical Applications to Nanomedicine” ხელმისაწვდომია: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6982820/> (მოძიებულია: 05.04.2023).

<sup>166</sup> იხ., NANOSCIENCE AND NANOTECHNOLOGIES - History Of Nanotechnology - N.K. Tolochko, ხელმისაწვდომია: <https://www.eolss.net/sample-chapters/C05/E6-152-01.pdf> (მოძიებულია: 05.04.2023).

<sup>167</sup> იხ., Ghanavi J Akbar., Velayati A., 2019, Nano design of extracellular matrix for tissue engineering ხელმისაწვდომია: <https://www.sciencedirect.com/topics/physics-and-astronomy/nanotechnology> (მოძიებულია: 05.04.2023).

ადამიანს შეეძლო. ხელოვნური ინტელექტი, ერთგვარად არის ციფრული კომპიუტერის ან კომპიუტერით კონტროლირებადი რობოტის უნარი შეასრულოს სხვადასხვა სახის ინტელექტუალური დავალებები, დაკავშირებული მათემატიკასთან, ფილოსოფიასთან, ფიზიკასთან და ასე შემდეგ. ხელოვნური ინტელექტი გამოიყენება ადამიანის ცხოვრების სხვადასხვა სფეროში, რათა ცხოვრება გაუადვილოს ადამიანებს. ხელოვნურ ინტელექტს შემოკლებით აღნიშნავენ AI-ით, მისმა მიღწევებმა უკვე დიდად შეუწყო ხელი ადამიანის კეთილდღეობას, რადგან ის გამოიყენება იმავე შედეგების მისაღებად, რასაც ადამიანები ვახორციელებთ ყოველდღიურ ცხოვრებაში, სამსახურეობრივი საქმიანობის შესრულებისას ან თუნდაც სახლში ყოველდღიური საქმიანობისას, უფრო გასაგებად, რომ ავხსნათ ხელოვნურ ინტელექტს აქვს უნარი შეითავსოს ყველა ადამიანური ფუნქცია, გარდა ფიზიოლოგიურისა, ემოციების გამოხატვა, თანაგრძნობა და ასე შემდეგ. ასევე მისი დახმარებით შესაძლებელია განვახორციელოთ, ისეთი საქმიანობები, რომლებიც ადამიანის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის სახიფათოა. ხელოვნური ინტელექტის რობოტებს შეუძლიათ შეასრულონ, ისეთი დავალებები, როგორებიცაა ხანძრის წინააღმდეგ ბრძოლა, საყოფაცხოვრებო საქმიანობები, სამედიცინო სფეროში მას აქტიურად იყენებენ სინჯების აღების, გამოკვლევების ჩატარებისა და სხვადასხვა ადამიანის ფიზიკური მონაცემებისათვის საფრთხის შემცველი საქმიანობების განხორციელების პროცესში.

ევროპარლამენტის ოფიციალურ საიტზე განთავსებულია ძალზედ საინტერესო სტატია ხელოვნური ინტელექტის განმარტების, დანიშნულების, მნიშვნელობისა და მისი გამოყენების შესახებ. „AI(Artificial Intelligence) არის მანქანის უნარი, აჩვენოს ადამიანის მსგავსი შესაძლებლობები, როგორიცაა მსჯელობა, სწავლა, დაგეგმვა და კრეატიულობა.“<sup>168</sup> აღნიშნულ სტატიაში განხილულია სხვადასხვა სფერო, სადაც შესაძლებელია და გამოიყენება კიდევ ხელოვნური ინტელექტი. მაგალითად, მედიცინაში მას გამოიყენებენ სწრაფი დიაგნოსტიკისათვის და დიდი მასალის სწრაფი

---

<sup>168</sup> იხ., What is artificial intelligence and how is it used?, ხელმისაწვდომია:<https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/society/20200827STO85804/what-is-artificial-intelligence-and-how-is-it-used> (მოძიებულია: 05.04.2023).

გადამუშავებისათვის. ტრანსპორტირების კუთხით, ხელოვნურ ინტელექტს ბორბლების ხახუნის შემცირებით შეუძლია გააუმჯობესოს სარკინიგზო მიმასვლა გახადოს ის უფრო სწრაფი, ბიუჯეტური და უსაფრთხო. ყველაფერთან ერთად ხელოვნური ინტელექტის სასარგებლოდ გამოყენება წარმოების კუთხითაც შეიძლება, ჩვენ შეგვიძლია შევქმნათ ქარხნები, სადაც სრულ საქმიანობას გასწევინ ხელოვნური ინტელექტის მქონე რობოტები. საჯარო მომსახურების მიმართულებით კი ხელოვნური ინტელექტის დახმარებით ჩვენ შეგვიძლება ბუნებრივი კატასტროფების ადრეული პროგნოზირება, გვექნება საკმარისი დრო ეფექტური მომზადებისათვის და აქედან გამომდინარე შედეგებიც იქნება შედარებით შერბილებული. ბოლოს კი, სოფლის მეურნეობას შევხები, სადაც ისევე ეფექტურადაა ხელოვნური ინტელექტის გამოყენება შესაძლებელი, როგორც სხვა დანარჩენ სფეროებში. ამ მიმართულებით, ის დაგვეხმარება ჯანსაღი სასუქების გამოყენებით მოვიყვანოთ საკვები პროდუქცია, რომელიც არ იქნება გაჯერებული პესტიციდებით.

ყოველივედან გამომდინარე, ვფიქრობ ნათელია, რომ ხელოვნური ინტელექტის მქონე რობოტების გამოყენებით, შეგვიძლია მრავალ სხვადასხვა სფეროში მივაღწიოთ წარმატებას, ადამიანური რესურსის დაუზიანებლად და მისთვის საფრთხის შექმნის გარეშე. ხელოვნური ინტელექტი არის მომავალში ადამიანთა ყოველდღიური საქმიანობის გამარტივების, სრულყოფისა და გაუმჯობესების გარანტი. ეს არის ნოვაცია, რომელსაც შეუძლია ბევრად უფრო უკეთესი გახადოს ყოველდღიურობა, თუკი ჩვენ შევძლებთ მის სწორად და ჭკვანურად გამოყენებას.

სამართლისა და ზოგადად იურისპრუდენციის ჩამოყალიბების გზაზე თავიდანვე ყველამ გაიაზრა, რომ ყოველი სახელმწიფოსათვის ის უმნიშვნელოვანესი სიკეთე, რომელიც პირველ რიგში უნდა დაეცვათ კანონით არის ადამიანის ჯანმრთელობა და სიცოცხლე. აღნიშნულზე ხაზგასმას წარმოადგენს ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია<sup>169</sup>, რომელიც ადგენს და აყალიბებს, ადამიანის საყოველთაოდ აღიარებულ

---

<sup>169</sup> იხ., Universal Declaration of Human Rights - English, ხელმისაწვდომია: <https://www.ohchr.org/en/human-rights/universal-declaration/translations/english> (მოძიებულია: 05.04.2023).

უფლებებს, კერძოდ კი მის 25 მუხლში საუბარია ადამიანის ჯანმრთელობისა და სიცოცხლის, კეთილდღეობის უფლებაზე. თუკი ჩვენი დაცვის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესი ობიექტი სწორედ ადამიანის ჯანმრთელობა და სიცოცხლეა, რატომ არუნდა გავატაროთ ისეთი ღონისძიებები, რომლებიც სწორედ აღნიშნულის დაცვას ემსახურება. ნანორობოტები სწორედაც, რომ საკუთარ თავზე აიღებენ ნებისმიერ ადამიანის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის საშიშ ზემოქმედებას. მრავალმა ქვეყანამ უკვე დანერგა და ჩართო რობოტები სხვადასხვა სფეროში. თუმცა, ამ ქვეყნებიდან საუკეთესო მაგალითია ჩინეთი, რომელიც გამორჩეულია მსოფლიოში სიახლეების დანერგვითა და მოდერნიზაციის სიყვარულით. 2019 წლის სექტემბერს, აშშ-ს საერთაშორისო სავაჭრო კომისიის აღმასრულებელ ბრიფინგზე, რომელიც ეხებოდა ვაჭრობას, პროფესორ რობერტ კაზანოვის მიერ წარდგენილ იქნა მოხსენება, სახელწოდებით „სამრეწველო რობოტების ინდუსტრია ჩინეთში: მოთხოვნა და შიდა ინოვაცია“<sup>170</sup>. მან ისაუბრა ჩინეთის მიღწევებზე ნანო რობოტების შექმნის კუთხით და ასევე განმარტა ის უდიდესი მნიშვნელობა, რასაც აღნიშნული ემსახურება. ნანოტექნოლოგიების ჩართვა ყოველდღიურ საქმიანობებში იქნება უდიდესი წარმატების მომტანი, რადგან ეს არის ნოვაცია რომლის სწორად გამოყენებაც გვაძლევს შესაძლებლობას დავიცვათ ადამიანთა სიცოცხლე ჯანმრთელობა და ადამიანური რესურსი.

საბოლოო ჯამში კი ყველაფერზე დაყრდნობით, ვფიქრობ საქართველოსა და მსოფლიო საბაჟო ორგანოებისათვის ჩემს მიერ წარმოდგენილი ნოვაციური მიდგომა იქნება ერთ-ერთი საუკეთესო გზა გავუფრთხილდეთ ადამიანურ რესურსს, მოვახდინოთ დროისა და ფინანსების სწორი მენეჯმენტი. ვფიქრობ, სწორედ აღნიშნულზე ხაზგასმამა მთლიანად ჩემი სამაგისტრო ნაშრომი ვინაიდან ვეცადე ნათლად წარმომეჩინა თუ რაოდენ დიდ წარმატებას მოიტანს ნანო რობოტების საბაჟო საქმიანობაში ჩართვა. აღნიშნული კი გავამყარე იმ მრავალი მაგალითით, რომელიც ჩვენდა სამწუხაროდ უხვად

---

<sup>170</sup> იხ., Casanova R., U.S. International Trade Commission, Executive Briefing on Trade, September 2019, The Industrial Robotics Industry in China: Demand and Domestic Innovation, ხელმისაწვდომია: [https://www.usitc.gov/publications/332/executive\\_briefings/chinese\\_industrial\\_robots.pdf](https://www.usitc.gov/publications/332/executive_briefings/chinese_industrial_robots.pdf)(მოძიებულია:05.04.203.



გვექონდა პრაქტიკიდან. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელება ვფიქრობ ერთ-ერთი პრიორიტეტული მიმართულებაა ყველა სახელმწიფოსათვის, რადგან იგი სხვადასხვა უმნიშვნელოვანეს სფეროებთანაა გადაჯაჭვული. საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებას დიდი მნიშვნელობა აქვს უსაფრთხოებისათვის, ეკონომიკური სტაბილურობისათვის, პოლიტიკური მდგრადობისათვის და უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ ქვეყნის ევროპული იმიჯის შექმნაშიც უდიდეს როლს ასრულებს.

## დასკვნა

საბაჟო ადმინისტრაციები მუდმივად მუშაობენ უსაფრთხოების ხარისხისა და ბიზნეს გარემოს ხელშეწყობის მიზნით, საბაჟო კონტროლში საკუთარი ინსტიტუციური ინოვაციებისა და მმართველობის გასაძლიერებლად. დღესდღეობით კიოტოს განახლებული კონვენცია მსოფლიოში ერთადერთი საერთაშორისო სამართლებრივი დოკუმენტია, რომელიც სრულყოფილად არეგულირებს საბაჟო სისტემებისა და პრაქტიკის სტანდარტებს. ეს არის WCO-ს მნიშვნელოვანი საფუძველი, ხელი შეუწყო საბაჟო სისტემებისა და პრაქტიკის კოორდინირებულ განვითარებას, მსოფლიოს სხვადასხვა ქვეყანაში, რეგიონში და ასევე მნიშვნელოვანი საცნობარო სტანდარტია თითოეული ქვეყნისა და რეგიონისთვის, რათა ჩამოაყალიბოს საკუთარი საბაჟო სისტემები ზედამხედველობისა და კონტროლის გაძლიერებისა და ხელშეწყობისთვის. სამომავლოდ, უნდა განხორციელდეს სხვადასხვა რეფორმები, საბაჟო ორგანოს საერთაშორისო კონკურენტუნარიანობის ასამაღლებლად და საუკეთესო საერთაშორისო პრაქტიკისა და გამოცდილების გაზიარების მიზნით. საბაჟო ზედამხედველობისა და საბაჟო კონტროლის საერთაშორისო პრაქტიკის გათვალისწინებით გაძლიერდება შემდეგი სფეროები- საბაჟო განბაჟების ზედამხედველობა, საგადასახადო მენეჯმენტი. აუცილებელია საბაჟომ გაამარტივოს იმპორტისა და ექსპორტის ზედამხედველობის დოკუმენტები, შეამციროს განბაჟების დრო და შესაბამისად ხარჯებიც. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის გაძლიერება, ძირითად ოპერაციათა ხარისხის გაუმჯობესება და ლოგისტიკური მონაცემების შემდგომი გამოყენება უსაფრთხოების რისკების პრევენციისათვის, საქონლის შემოტანისა და გატანის ეტაპებზე. საბაჟო ორგანო ფოკუსირებული უნდა იყოს, ეროვნულ მაკროეკონომიკურ პოლიტიკასა და განვითარების საერთო სტრატეგიებზე, მან უნდა გააძლიეროს საგადასახადო ოპერაციები, აქტიური მონაწილეობა მიიღოს საგადასახადო პოლიტიკის ფორმირებაში და შეიმუშაოს ახალი სტრატეგიები ეკონომიკური განვითარებისა და ბიზნეს გარემოს ოპტიმიზაციისთვის. საბაჟო ორგანომ, ასევე უნდა განახორციელოს ეროვნული საგადასახადო პოლიტიკა, როგორცაა ტარიფების

კორექტირება და გადასახადების შემცირება, რათა დაეხმაროს საწარმოებს COVID-19-ის შემდგომ აღდგენით პროცესში.

ნაშრომში წარმოდგენილია საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის მიმართულებით საუკეთესო პრაქტიკის მქონე სახელმწიფოთა გამოცდილებები, რომლის გაზიარებაც აუცილებელია საბაჟო პროცედურათა დახვეწისათვის. გაანალიზებულ იქნა საბაჟო პროცედურათა განხორციელების პროცესში გამოვლენილი პრობლემები, სირთულეები და ასევე დასახულ იქნა მათი გადაჭრის გზებიც. შეგვიძლია, მაგალითის სახით დავასახელოთ რამოდენიმე მათგანი: საბაჟო პროცედურათა დროის სწორი მენეჯმენტი, საბაჟო საქმიანობაში ხელოვნური ინტელექტის დანერგვის გზით, ადამიანური რესურსის დაზოგვა ნანოტექნოლოგიათა გამოყენებით, ხარჯების შემცირება და ყველაფრის გათვალისწინებით საერთაშორისო სტანდარტებთან გათანაბრება. სწორედ ეს არის ის ძირითადი საკითხები, რომლებიც განხილულ და შეჯამებულ იქნა წარმოდგენილ ნაშრომში.

ნაშრომში გაანალიზებულია საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განმარტება, ფუნქცია, მნიშვნელობა და გამოყენების შესაძლებლობები, მისი უდიდესი მნიშვნელობა ქვეყნის ეკონომიკური, პოლიტიკური და სოციალური ცხოვრებისათვის. ასევე განხილულ და გაანალიზებულ იქნა, სხვადასხვა ქვეყნის საუკეთესო პრაქტიკა აღნიშნული მიმართულებით. ნაშრომში მრავალი მაგალითის მოყვანით, ცალსახად გაესვა ხაზი საბაჟო ზედამხედველობისა და კონტროლის უდიდეს როლსა და მნიშვნელობას სახელმწიფოთათვის. საკითხის კვლევისას აღმოჩენილ იქნა პრობლემა, რომელიც შეეხებოდა უმნიშვნელოვანეს საკითხს ადამიანის ჯანმრთელობისა და სიცოცხლის დაცვას, რადგან როგორც უკვე ავღნიშნეთ მეზაჟე ოფიცრის სამსახური დიდი საფრთხისა და რისკის შემცველია. მეზაჟეებს უწევთ სამსახურეობრივი საქმიანობის განხორციელებისას მუდმივი შეხება ჰქონდეთ სიცოცხლისა და ჯანმრთელობისათვის საშიშროების შემცველ საქონელთან, გარემოსთან, მცენარეებთან, ცხოველებთან და ასე შემდეგ. აქედან გამომდინარე, აღნიშნული პრობლემის გადასაჭრელად სიახლის სახით, აუცილებელია საბაჟო საქმიანობის განხორციელებისას საფრთხის შემცველი

მოქმედებების შესრულებაში ჩავრთოთ ნანო ტექნოლოგიების რობოტები, რომელთა შესაძლებლობებიც თამამად შეგვიძლია ვთქვათ, რომ განუსაზღვრელია. აღნიშნულ რობოტებს შეეძლებათ რამოდენიმე ფუნქციის ერთდროული, სინქრონული შესრულება. აღნიშნულ ნანორობოტებს შეეძლებათ სინჯი აიღონ საქონლის ნიმუშებიდან მებაჟეთა ყოველგვარი ჩართულობის გარეშე, განახორციელონ სხვადასხვა საქონლის განყუთვა და მათი შემოწმება, დაათვალიერონ და ვიდეო გადაღება აწარმოონ მათ მიერ განხორციელებული ყოველი მოქმედებისას, რობოტებს შეეძლებათ დაასკანერონ ნებისმიერი სივრცე და საფრთხის შემთხვევაში აცნობონ შესაბამის სამსახურს, ასევე ისინი ელექტრონულად დაამუშავებენ და საერთო ელექტრონულ ბაზაში ატვირთავენ ყველა საბაჟო დოკუმენტს, რა დროსაც მოახდენენ დამუშავებულ მონაცემთა შედარებასა და გაანალიზებას უკვე არსებულ ინფორმაციასთან და სწორედ ამის შემდგომ განახორციელებენ შესაბამის მოქმედებებს. ყოველივე ეს საკმაოდ დიდ ნოვაციას წარმოადგენს საბაჟო რეალობაში, თუმცა აუცილებლად იქნება ძალიან დიდი წარმატების მომტანი. საბოლოოდ კი, რობოტების აღნიშნულ პროცესში ჩართვა დაზოგავს ადამიანურ რესურსს, ფინანსებს, დროს და იქნება უდიდესი სარგებელის მომტანი. ეს უდიდესი ნოვაცია იქნება წინ გადადგმული ნაბიჯი ქვეყნის ევროპული მომავლისკენაც, რადგან სწორედ განვითარებული სახელმწიფოები არიან მოწინავე ადგილზე ახალ გამოგონებათა, სიახლეთა დანერგვით ადამიანთა ყოველდღიურობაში.

აქვე არ შეიძლება არ შევეხოთ პროგრამა „ასიკუდა“ („SICUDA“), საქართველოს საბაჟო საზღვარზე საქონლის გადაადგილებასთან, ექსპორტთან და იმპორტთან დაკავშირებული პროცესების მართვის კომპიუტერულ სისტემას, რომელიც ამ პროცესებზე კონტროლის განხორციელების შესაძლებლობას იძლევა, ეროვნულ კრიტერიუმებს ეხმიანება, მაგრამ დღეს ეს პროგრამა მოძველებულია და ბუნებრივია არაპოპულარულიც, ამიტომ მას გარკვეული ტექნიკური დახმარება სჭირდება. თუმცა აღნიშნავდით, რომ დღეისათვის ეს ნაკლი რამდენადმე გამოსწორებულია, რამეთუ ქვეყნის საბაჟოები მატერიალუ-ტექნიკურად გამართულია, თუმცა ცხადია გასაკეთებელიც ჯერ კიდევ ბევრია. განსახილველ თემასთან დაკავშირებულია ცალსახად

საგადამხდელო ბალანსის დარეგულირება, რომლის ძირითადი მიმართულება, უნდა იყოს საექსპორტო პოტენციალის გაზრდა, საბაჟო ტარიფების დარეგულირება, იმპორტის რაციონალიზაცია და ა.შ. ზუსტად უნდა აღირიცხოს სტატისტიკურად საბაჟო საზღვარზე იმპორტული საქონლის შემოტანა, რათა აღურიცხავი არ დარჩეს არც ერთი სახის შემოტანილი საქონელი, რომ განუბაჟებელმა საქონელმა არ გადმოლახოს ქვეყნის ეკონომიკური სივრცე, ამაში საბაჟოებს გამართულმა საბაჟო ტექნოლოგიებმა უნდა შეუწყონ ხელი. მკაცრად უნდა შემოწმდეს პირების მიერ წარდგენილ დეკლარაციებში ასახული საქონელი, რომელიც განბაჟებას ექვემდებარება და ბუნებრივია საბაჟო გადასახადების გადახდას.

ნაშრომში წარმოდგენილ იქნა ყველა ის ძირითადი პრობლემა რასაც ვაწყდებით საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის განხორციელებისას. მეცნიერ-მკვლევართა, პრაქტიკოს იურისტთა მოსაზრებებზე დაყრდნობით, ვრცლად იქნა განხილული ყველა მნიშვნელოვანი საკითხი და ასევე წარმოდგენილ იქნა წამოჭრილ პრობლემათა მოგვარების გზები, რომლებიც წარმოადგენენ სიახლეს საბაჟო საქმიანობაში.

## კვლევის შედეგები

ჩატარებული კვლევის შედეგად გამოიკვეთა სხვადასხვა საკითხები. დადგინდა, რომ ევროკავშირი უკვე რამოდენიმე ათწლეულია საბაჟო კავშირთან და მსოფლიო სავაჭრო ორგანიზაციასთან ერთად აქტიურად ცდილობს მოახდინოს, საერთო საბაჟო კონტროლისა და ზედამხედველობის მარეგულირებელი წესებისა და რეგულაციების მიღება და მათი პრაქტიკაში დანერგვა, რაც საკმაოდ რთული პროცესია. ამასთანავე გამოიკვეთა ის ფაქტიც, რომ ქართული საბაჟო საკანონმდებლო მიმართულება დახვეწის გზაზეა, ვინაიდან იგი მაქსიმალურად უახლოვდება ასოცირების ხელშეკრულების მიერ აღნიშნული შესწორებების დახვეწას.

კვლევისას დადგენილ იქნა საბაჟო სამართლის უდიდესი როლი და მნიშვნელობა სახელმწიფოთათვის და ამასთანავე გაანალიზებულ იქნა მისი კავშირი სამართლებრივ თუ არასამართლებრივ დარგებთან. ყოველივედან გამომდინარე აღმოჩენილ იქნა ხარვეზები, რომელთა გადაჭრის მიზნითაც, სიახლის სახით უნდა დაინერგოს ახალი მიდგომები. ამასთანავე კვლევისას ჩატარებული და განხილული მრავალი მაგალითის შესწავლის შედეგად წარმოვაჩინეთ პრობლემატური საკითხი, რომელიც პირდაპირ კავშირში არის ადამიანის სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის დაცვასთან.

ჩატარებული კვლევის შედეგად გამოიკვეთა თუ რაოდენ მნიშვნელოვანია ელექტრონულ მოწყობილობათა დანერგვა საბაჟო მომსახურეობის სფეროში. აღნიშნული სიახლე იქნება მეტად ინოვაციური და ამასთანავე დიდი სარგებლის მომტანი, ვინაიდან გაუმჯობესდება და დაიხვეწება საბაჟო ორგანოთა საქმიანობა.

საბოლოო ჯამში კი შეგვიძლია დავადგინოთ, რომ ქართული სამართლებრივი სივრცე როგორც ყველა მიმართულებით ასევე საბაჟო სამართლის კუთხითაც მუდმივი დახვეწის პროცესშია და მიმართულია ევროპული გამოცდილების მაქსიმალური გაზიარებისაკენ, სიახლეთა და ახალ თანამედროვე სტანდარტთა დანერგვის გზით.

## რეკომენდაციები

საერთაშორისო თუ ლოკალური საბაჟო პრაქტიკის კვლევის შედეგად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ საბაჟო კონტროლისა და საბაჟო ზედამხედველობის მიმართულებები, ისევე განვითარებისა და სრულყოფის გზაზეა. ბევრი პროცესუალური მიმართულება საჭიროებს დახვეწას გამომდინარე იქედან, რომ მებაჟე ოფიცრებს და ზოგადად საბაჟო ორგანოს თანამშრომლებს ყოველგვარი დოკუმენტაციის შევსება, ჩვენს საუკუნეშიც კი, ისევე ხელით უწევთ, რაც რა თქმა უნდა უდიდეს დროსთან არის დაკავშირებული. გამომდინარე აქედან, ნათლად ვხედავთ ადამიანური რესურსისა და დროის მენეჯმენტის არასწორ, არამიზნობრივ მიმართვას. ყოველივე კი, თავისმხრივ იწვევს ისევე და ისევე ხარჯების ზრდას და საბაჟო პროცედურების არახელმისაწვდომობას ყველა პირისათვის, თუ ბიზნესისთვის.

კვლევის ფარგლებში გამოიკვეთა რიგი პრობლემური საკითხები. მათ შორის უმნიშვნელოვანესი იყო საბაჟო საქმიანობის განხორციელების პროცესში მებაჟე ოფიცერთა სიცოცხლისა და ჯანმრთელობის საფრთხის ქვეშ ჩაგდების არაერთი ფაქტი, რაც უშუალოდ აღნიშნული პროფესიის თანმდევ რისკადაა აღქმული. თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ ახალი ინოვაციური მიღწევები და შესაძლებლობები, საბედნიეროდ იძლევა საშუალებას იმისა, რომ საფრთხის შემცველი საქმიანობები საკუთარ თავზე აიღოს ელექტრომომწობილობებმა, რითაც შევძლებთ დავიცვათ ყოველი სახელმწიფოს იურისპრუდენციისათვის ყველაზე დიდი სიკეთე-ადამიანის ჯანმრთელობა და სიცოცხლე. აუცილებელია, ასევე სხვადასხვა პროცედურის განხორციელებისას უფრო აქტიურად იქნეს გამოყენებული ICT მიდგომა (Information and communication technologies), რაც ხელს შეუწყობს მინიმუმამდე დავიდეს მებაჟე ოფიცერთა მიერ შეცდომის დაშვების რისკები და ამასთანავე საბაჟო პროცედურები დროში მინიმუმამდე იქნება დაყვანილი.

ამასთანავე კვლევის შედეგად ნათელი გახდა, რომ ქართული საბაჟო საკანონმდებლო სივრცე არ არის სრულყოფილი და იგი მუდმივი დახვეწისა და განვითარების პროცესშია, რაზეც მეტყველებს ასოცირების შესახებ შეთანხმებაც, რომლის 71 მუხლშიც საუბარია საბაჟო თანამშრომლობაზე. სადაც, განსაზღვრულია მხარეების მიერ თანამშრომლობის გაძლიერება უსაფრთხოებისთვის, კონტროლისთვის, თაღლითობასთან ბრძოლისთვის და ვაჭრობის განვითარების ხელშეწყობისათვის. აუცილებელია, გავიზიაროთ ამ მუხლში მოყვანილი დებულებები და ჩავერთოთ კიდევ უფრო აქტიურ თანამშრომლობაში, საუკეთესო საბაჟო პრაქტიკის მქონე ქვეყნებთან, რათა გავაუმჯობესოთ-საზღვრის გადაკვეთის პროცესში, საბაჟო კონტროლი და საბაჟო ზედამხედველობა, ჩავერთოთ საერთო ინიციატივებში იმპორტის, ექსპორტისა და ტრანზიტის პროცედურების განვითარებისათვის, აქტიურად აღვკვეთოთ უკანონო სასაზღვრო ვაჭრობის უხვი ფაქტები, უდიდესი მნიშვნელობისაა ასევე პროცედურათა ავტომატიზების პროცესების დაჩქარება და ვაჭრობის ხელშეწყობის მიზნით საერთაშორისო მიდგომების გაზიარება.

გამომდინარე ყოველივედან ნათელია, რომ ქართული საბაჟო სამართლის მიმართულება წლიდან წლამდე იცვლება, ვითარდება და უახლოვდება ევროპულ სტანდარტებს, რაზეც მეტყველებს საბაჟო პროცედურათა განხორციელების მაღალი ხარისხიც.



## გამოყენებული ლიტერატურა

### პუბლიკაციები:

1. გ.ურიდია , რუხაია ფრიდონ, არახამია მერაბ, „საბაჟო გაფორმება TIR და ATA (CPD) კარნეტის პრინციპებით” , თბილისი, 2004;
2. ე.ჯგერენაია., „საბაჟო ტექნოლოგიის საფუძვლები”, გამომცემლობა „ინტელექტი”, თბილისი;
3. ვ.ლორთქიფანიძე., „საბაჟო საქმის საფუძვლები”, თბილისი;
4. ი.ხარაზი., „საბაჟო სამართალი, პირველი ნაწილი”, გამომცემლობა „გეორგიკა“, თბილისი;
5. ი.ხარაზი., საქართველოს საგადასახადო სამართალი, პირველი ნაწილი, თბილისი, 2020, გამომცემლობა „გეორგიკა”, თბილისი;
6. ი.ხარაზი ., „საერთაშორისო საბაჟო სამართალი”, თბილისი, „ გეორგიკა” 2013;
7. ი.ხარაზი., კუპატაძე კ., სანებლიძე მ., მატარაძე ნ., „საგადასახადო ადმინისტრირების წესების გამარტივების ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტის შესახებ კოვიდ-19 პანდემიის პერიოდში”, საერთაშორისო სამეცნიერო ჟურნალი „დიპლომატია და სამართალი”, #1(7), 2020, გამომცემლობა „უნივერსალი”, ასევე, ყაზახეთის სახ. უნივერსიტეტის სამეცნიერო-პრაქტიკული კონფერენციის მასალები;
8. ლ.ფანჩულიძე., „საბაჟო ღირებულების ცნება, მისი არსისა და ოდენობის განსაზღვრა”, თსუს სამართლის ჟურნალი, თბილისი;
9. ნ.აბელაშვილი., „პროდუქციის ხარისხის აუდიტი და ექსპერტიზა საბაჟო სისტემაში”, თბილისი;
10. A.Dimopoulos., „The Effect of the Lisbon Treaty on the Principles and Objectives of the Common Commercial Policy”, 15(2) European Foreign Affairs Review 153, at 170 (2010), ხელმისაწვდომია: [https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/1361591/Dimopoulos\\_The\\_Effects\\_of\\_the\\_Lisbon\\_Treaty\\_111104\\_publishers\\_check\\_copyrights.pdf](https://pure.uvt.nl/ws/portalfiles/portal/1361591/Dimopoulos_The_Effects_of_the_Lisbon_Treaty_111104_publishers_check_copyrights.pdf)

11. A.Ghanavi., A.Velayati., 2019, Nano design of extracellular matrix for tissue engineering, ხელმისაწვდომია: <https://www.sciencedirect.com/topics/physicsandastronomy/nanotechnology>
12. B.Mackiewicz., C.Skórska., E.Krysińska-Traczyk., L.Larsson., B.Szponar., J.Milanowski., E.Czekajska-Chehab., J.Sitkowska., G.Cholewa., J.Szymańska., et al., „Respiratory disorders in two workers of customs depositories occupationally exposed to mouldy tobacco”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19061269/>
13. D.Bandaranayake., C.Salmond., M.Tobias ., „Occupational risk of hepatitis B for police and customs personnel. Am J Epidemiol”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/1776619/>
14. E.Guild., „Schengen Borders and Multiple National States of Emergency: From Refugees to Terrorism to COVID-19” in European Journal of Migration and Law, ხელმისაწვდომია: [https://brill.com/view/journals/emil/23/4/articlelep385\\_2.xml#FN000075](https://brill.com/view/journals/emil/23/4/articlelep385_2.xml#FN000075)
15. F.Attili., A.Chiusano., G.Giangiacomo., S.Grasso., F.Santonastaso., „The incidence of otopathies in a group of radar operators, gunsmiths and shooting instructors of the Customs Service”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/2152596/>
16. G.Distefano., „Fundamentals of Public International Law”, ხელმისაწვდომია: <https://brill.com/display/book/9789004396692/BP000012.xml>
17. Gesetz uber den Zoll und die Verbrauchsteuer von auslandischen Waren und uber den Verkehr zwischen den Provinzen des Staates // Ges Slg. – 1818. – S. 65, ხელმისაწვდომია: <http://www.efa-schriften.de/pdfs/Haarhuis.pdf>
18. G.Gaber., U.Goetsch., R.Diel., H.Doerr., R.Gottschalk., „ Screening for infectious diseases at international airports: the Frankfurt model”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19601499/>

19. G.Guillermo Ramírez M Ocskay., J.Peyrony., „Covidfencing effects on cross-border deterritorialism: the case of Europe”, ხელმისაწვდომია: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/09654313.2020.1818185>
20. G.Samaan., M.Patel., J.Spencer., L.Roberts., „Border screening for SARS in Australia: what has been learnt?”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/14984341/>
21. H.Venkat., A.Kassem., Su CP., Hill C, E.Timme., G.Briggs., K.Komatsu., S.Robinson., R.Sunenshine., M.Patel., et al. Measles Investigation Team: Notes from the Field: Measles Outbreak at a United States Immigration and Customs Enforcement Facility - Arizona, May-June 2016, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28542125/>
22. J.Ghanavi., A.Akbar Velayati., 2019, Nano design of extracellular matrix for tissue engineering, ხელმისაწვდომია: <https://www.sciencedirect.com/topics/physicsandastrophysics/nanotechnology>
23. J.Öberg., ‘Subsidiarity as a Limit to the Exercise of EU Competence’ (2017) 36 Yearbook of European Law 391
24. K.Glass., N.Becker., „Evaluation of measures to reduce international spread of SARS”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16476169/>
25. K.Glass., N.Becker., „Evaluation of measures to reduce international spread of SARS Epidemiol Infect”, 2006, ხელმისაწვდომია: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2870475/>
26. L.Novotný., H.Böhm., „New re-bordering left them alone and neglected: Czech cross-border commuters in German-Czech borderland”, European Societies, ხელმისაწვდომია: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14616696.2022.2052144?journalCode=reus20>
27. T.Lyons ., Commentary: Customs Union: EU Foundation Stone, Brexit Stumbling Stone, 12(9) Global Trade and Customs Journal 344, at 344-45(2017), ხელმისაწვდომია: <https://www.elevenjournals.com/tijdschrift/ELR/2019/3/ELRD1800021/fullscreen>

28. L.Hogerwerf., B.DE Gier., B.Baan., W.VAN DER Hoek., „Chlamydia psittaci (psittacosis) as a cause of community-acquired pneumonia: A systematic review and meta-analysis. Epidemiol Infect”, 2017, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28946931/>
29. L.Dieminger., A. Kamenshchikova., C.J.P.A. Hoebe b c, K. Horstman ,, Perspectives of public health professionals on border control practices for COVID-19 management in Europe”, ხელმისაწვდომია:<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S033350622001779>
30. M.Tyshenko., C.Paterson., 2010, ,,SARS Unmasked: Risk communication of pandemics and influenza in Canada”, ხელმისაწვდომია:<https://www.mqup.ca/sars-unmasked-products-9780773536173.php>
31. N.Radomski., R.Einenkel., A.Müller., M.Knittler., ,,Chlamydia-host cell interaction not only from a bird's eye view: Some lessons from Chlamydia psittaci”, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/27397851/>
32. PW.Alberti., F.Symons., ML.Hyde., ,,Occupational hearing loss. The significance of asymmetrical hearing thresholds”, ხელმისაწვდომია: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/443006/>
33. R.Casanova ., U.S. International Trade Commission, Executive Briefing on Trade, September 2019, The Industrial Robotics Industry in China: Demand and Domestic Innovation, ხელმისაწვდომია:[https://www.usitc.gov/publications/332/executive\\_briefings/chinese\\_industrial\\_robots.pdf](https://www.usitc.gov/publications/332/executive_briefings/chinese_industrial_robots.pdf)
34. U.Glück., R.Schütz., J.Gebbers ., ,,Cytopathology of the nasal mucosa in chronic exposure to diesel engine emission:A five-year survey of Swiss customs officers”, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/12782493/>
35. W.Gaber., U.Goetsch., R.Diel., H.Doerr., R.Gottschalk., ,,Screening for infectious diseases at international airports: The Frankfurt model”, 2009, ხელმისაწვდომია:<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/19601499/>

36. W.Thomas., New Customs Union Action Plan, ხელმისაწვდომია: [https://eucrim-eu.translate.google.com/news/newcustomsunionactionplan/?\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=ka&\\_x\\_tr\\_hl=en&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://eucrim-eu.translate.google.com/news/newcustomsunionactionplan/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ka&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp)
37. Wolfgang and Kafeero, Legal thoughts on how to merge trade facilitation and safety&security, ხელმისაწვდომია: [https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%20%2C%20Number%201%20\(Mar%202014\)/03%20Wolfgang-Kafeero.pdf](https://worldcustomsjournal.org/Archives/Volume%20%2C%20Number%201%20(Mar%202014)/03%20Wolfgang-Kafeero.pdf)
38. Zoll und Verbrauchsteuerordnung, allgemeine für die preussischen Staaten, - Coln. – Rommerstirchen, 1818, ხელმისაწვდომია: [https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchsteuern/GrundsatzlicheRegelungen/AllgemeineEinfuehrung/allgemeineeinfuehrung\\_node.html](https://www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verbrauchsteuern/GrundsatzlicheRegelungen/AllgemeineEinfuehrung/allgemeineeinfuehrung_node.html)

**სამართლებლივი აქტები:**

1. ასოცირების შესახებ შეთანხმება ერთის მხრივ, საქართველოსა და მეორეს მხრივ, ევროკავშირს და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის, მ.71, „კ“ ქვეპუნქტი, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/2496959?publication=0>
2. ინსტრუქცია მილსადენითა და ელექტროგადამცემი ხაზებით გადაადგილებული საქონლის შესახებ, დანართი №17, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/download/4644552/0/17>
3. საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულება და შეთანხმება, თავისუფალი სავაჭრო ზონის შექმნის შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1224033?publication=0>
4. საქართველოს ფინანსთა მინისტრის 2019 წლის 29 აგვისტოს #257 ბრძანება „საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე“, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1709684>

5. საქართველოს მინისტრის ბრძანება საჯარო სამართლის იურიდიული პირის – შემოსავლების სამსახურის დებულების დამტკიცების შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1336004?publication=0>
6. საქართველოს კანონი საქართველოს საბაჟო კოდექსი, პუნქტი 1, საქართველოს პარლამენტი, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4598501?publication=6>
7. საქართველოს საბაჟო ტერიტორიაზე საქონლის გადაადგილებისა და გაფორმების შესახებ ინსტრუქციების დამტკიცების თაობაზე, დანართი №2, თავი პირველი, ხელმისაწვდომია: <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/4644552?publication=0>
8. საქართველოს მინისტრის ბრძანება, „რკინიგზის ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/55156>
9. „საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების შესახებ“ 1980 წლის 9 მაისის კონვენცია (კოტიფი), <https://www.matsne.gov.ge/ka/document/view/1401147?publication=0>
10. „სტანდარტიზაციის, მეტროლოგიის და სერთიფიკაციის სფეროში შეთანხმებული პოლიტიკის გატარების შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://geostm.ge/8/?lang=ka>
11. საქართველოს მინისტრის ბრძანება, კონტროლის ზონაში სატრანსპორტო საშუალებების მიმართ საბაჟო ფორმალობებისა და სავალდებულო რეგისტრაციის ერთი ფანჯრის პრინციპით განხორციელების წესის შესახებ, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4644277?publication=0>
12. საქართველოს მთავრობის დადგენილება, საბაჟო საწყობისა და თავისუფალი ვაჭრობის პუნქტის საქმიანობის ნებართვების გაცემის წესებისა და პირობების შესახებ ინსტრუქციის დამტკიცების თაობაზე, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/4657414?publication=0>
13. საქართველოს მთავრობის დადგენილება, „ვიტოსანიტარიული სასაზღვროსაკარანტინო და ვეტერინარული სასაზღვრო-საკარანტინო კონტროლის განხორციელების წესის დამტკიცების თაობაზე“, ხელმისაწვდომია: <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/1177930>

14. ფინანსთა მინისტრის 257-ე ბრძანება, (დანართი №5) ინსტრუქცია „საქონლის შემოტანისა და ზოგადი დეკლარაციის წარდგენის შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://www.rs.ge/Media/Default/კანონმდებლობა/კანონები/257%20დანართი%205.pdf>
15. შემოსავლების სამსახური, „საბაჟო საწყობის პროცედურის შესახებ“, ხელმისაწვდომია: <https://www.rs.ge/LegalEntityCustomsProcedures?cat=6&tab=1>
16. CHAPTER6, CUSTOMS CONTROL, ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf\\_revised\\_kyoto\\_conv/kyoto\\_new/gac\\_h6.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/kyoto_new/gac_h6.aspx)
17. Council Directive 91/496/EEC of 15 July 1991 laying down the principles governing the organization of veterinary checks on animals entering the Community from third countries and amending Directives 89/662/EEC, 90/425/EEC and 90/675/EEC, ხელმისაწვდომია: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/ALL/?uri=celex%3A31991L046>
18. Council Directive 97/78/EC of 18 December 1997 laying down the principles governing the organisation of veterinary checks on products entering the Community from third countries, ხელმისაწვდომია: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31997L0078>
19. CONVENTION ON INTERNATIONAL THROUGH RAILWAY TRAFFIC, ხელმისაწვდომია: <https://www.klgeurope.com/files/smgs.pdf>
20. Council Directive 1999/37/EC of 29 April 1999 on the registration documents for vehicles, ხელმისაწვდომია: <https://eurlex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31999L0037&from=EN>
21. Council Directive 70/156/EEC of 6 February 1970, On the approximation of the laws of the Member States relating to the type-approval of motor vehicles and their trailers, ხელმისაწვდომია: <https://lexpency.org/eu/31970L0156/>
22. CONVENTION ON INTERNATIONAL THROUGH RAILWAY TRAFFIC, ხელმისაწვდომია: <https://www.klgeurope.com/files/smgs.pdf>

23. CUSTOMS CONVENTION ON THE ATA CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS, ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/convention\\_s/ata/manuel\\_ata\\_en.pdf?la=en](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/convention_s/ata/manuel_ata_en.pdf?la=en)
24. CCC Customs Convention on the Temporary Importation of Professional Equipment (Brussels 1961), ხელმისაწვდომია: [https://www.wto.org/gatt\\_docs/English/SULPDF/90740225.pdf](https://www.wto.org/gatt_docs/English/SULPDF/90740225.pdf)
25. Council Regulation 1, OF 1958 17/385, consolidated text (1 July 2013), ხელმისაწვდომია: [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1\(1\)/oj](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1958/1(1)/oj)
26. CONVENTION On Temporary Admission, (Istanbul, 26 June 1990) Body of the Convention, Annexes A, B.1.to B.9., C, D and E ხელმისაწვდომია: <https://www.wcoomd.org/en/aboutus/legalinstruments/~media/2D53E23AA1A64EF68B9AC708C6281DC8.as>
27. International Convention to Facilitate the Importation of Commercial Samples and Advertising Material Geneva, 7 November 1952, ხელმისაწვდომია: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A5&chapter=11&Temp=mtdsg2&clang=\\_en](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A5&chapter=11&Temp=mtdsg2&clang=_en)
28. 1982 International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods, ხელმისაწვდომია: <https://eur-lex.europa.eu/EN/legal-content/summary/1982-international-convention-on-the-harmonization-of-frontier-controls-of-goods.html>
29. Kyoto Convention, ხელმისაწვდომია: <https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pfrevisedkyotoconv.aspx>
30. Practical Guidance on Free Zones, ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activitiesandprogrammes/freezone/wcofzguidance\\_en.pdf?la=en&fbclid=IwAR2LvcnSQDZPlLg7ne6v2fkv\\_Wj6P9Fxi9KzV6lhsRM4i3146EQ2-2pQC4](https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/activitiesandprogrammes/freezone/wcofzguidance_en.pdf?la=en&fbclid=IwAR2LvcnSQDZPlLg7ne6v2fkv_Wj6P9Fxi9KzV6lhsRM4i3146EQ2-2pQC4)
31. The ATA System (ATA and Istanbul Conventions), ხელმისაწვდომია: [https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf\\_ata\\_system\\_conven.aspx](https://www.wcoomd.org/en/topics/facilitation/instrumentandtools/conventions/pf_ata_system_conven.aspx)



32. 1975 TIR Convention, ხელმისაწვდომია: [https://treaties.un.org/PAGES/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-A-16&chapter=11&clang=\\_en](https://treaties.un.org/PAGES/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-16&chapter=11&clang=_en) United Nations, Carnet TIR, November 2019, ხელმისაწვდომია: <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210451635c007>
33. Universal Declaration of Human Rights - English, ხელმისაწვდომია: <https://www.ohchr.org/en/human-rights/universal-declaration/translations/english>

**სასამართლო გადაწყვეტილებები:**

1. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, საქმე N1140-11-2(კ-08), №2, „საგადასახადო დავები”, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/uploadfile/pdf/admin201002uni.pdf?fbclid=IwAR3rjsN9u5Vnq0SQQCsTUgN7Ch9WNAgzxL8g1z2fOKIz1mgJjBJ3eliGMag>
2. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, საქმე N 1274-1260(კ-11), ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/>
3. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე, 2011, №12, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/upload-file/pdf/admin-2011-12uni.pdf>
4. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებანი ადმინისტრაციულ და სხვა კატეგორიის საქმეებზე №2, „საგადასახადო დავები”, საქმე №14808/2/2021, ხელმისაწვდომია: <https://www.supremecourt.ge/files/uploadfile/pdf/admin201002uni.pdf?fbclid=IwAR3rjsN9u5Vnq0SQQCsTUgN7Ch9WNAgzxL8g1z2fOKIz1mgJjBJ3eliGMag>

5. 2007/275/EC: Commission Decision of 17 April 2007 concerning lists of animals and products to be subject to controls at border inspection posts under Council Directives 91/496/EEC and 97/78/EC (notified under document number C(2007) 1547) (Text with EEA relevance)  
ხელმისაწვდომია:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/A LL/?uri=CELEX:32007D0275>.

Akaki Tsereteli State University

Faculty of Business, Law and Social Sciences

Master's program – Law

Tamari Dvalishvili

State control and state supervision during movement of goods in the  
customs territory

(Comparative-legal research)

The thesis was completed for the academic degree of Master of Laws

Supervisor: Ia Kharaz, Doctor of Law

**Kutaisi**

**2023**