

# ბლოკჩეინ ტექნოლოგიების გამოყენება და ხელშეწყობა ინტელექტის სისტემის სამართლებრივი რეგულირება საგზაო გადაზიდვაში

გიორგი ელიაძე, *Master of Law (Toulouse)*

მონვეული ლექტორი (საქართველოს უნივერსიტეტი, ევროპის უნივერსიტეტი, ნმ. ანდრეას ქართული უნივერსიტეტი)

გადაზიდვები და ლოჯისტიკური მომსახურება თანამედროვე საზოგადოების ეფექტური ფუნქციონირებისა და ქვეყნის ეკონომიკური განვითარების უმნიშვნელოვანესი შემადგენელი ნაწილია. საუკუნეების განმავლობაში მსოფლიო ვაჭრობა და ეკონომიკის განვითარება დამოკიდებული იყო საერთაშორისო გადაზიდვების ხარისხსა და სისწრაფეზე. ისტორიულად, ტვირთების გადატანა მრავალი გზით ხდებოდა: გემით, სარკინიგზო საშუალებით, ეტლით, ურმით და სხვა. წინამდებარე სტატიაში განხილული იქნება ურთიერთმიმართება საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვებისა და იმ ტექნოლოგიური გამოწვევებისა, რომლებსაც შეუძლია უფრო ეფექტური და სწრაფი გახადოს პროცესი.

უნდა აღინიშნოს, რომ საერთაშორისო დონეზე ტვირთების საგზაო გადაზიდვებს არეგულირებს „კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი“<sup>1</sup>, რომელიც რატიფიცირებულია ევროპის უმრავლესი სახელმწიფოს მიერ, მათ შორის არის საქართვე-

ლო, რომელიც კონვენციას 1999 წლის 4 აგვისტოს შეუერთდა<sup>2</sup>. თანამედროვე სამყაროში ადამიანები, ხშირ შემთხვევაში, ვერც კი აცნობიერებენ, რომ მათ მიერ ყოველდღიურად გამოსაცემებული ნივთების უმრავლესობა, რომლებიც განთავსებულია სუპერმარკეტების დახლებზე სხვა ქვეყნიდან თუ კონტინენტიდან არის იმპორტირებული. მაგალითად ტელეფონი, რომელსაც მსოფლიო მოსახლეობის უმრავლესობა ყოველდღიურად ჯიბით ატარებს, დამზადებულია იაპონიაში, ამერიკაში, ჩინეთში, ევროპის სხვადასხვა სახელმწიფოში და ა. შ. სატრანსპორტო ინდუსტრიამ, მიუხედავად მისი თანმხლები ბევრი ნაკლოვანებისა, (მაგ.: გარემოს დაბინძურება, საცობები და ა. შ.) დააჩქარა გლობალიზაციის პროცესი და მსოფლიო მოსახლეობის ურთიერთდამოკიდებულება გაზარდა. აღნიშნული პროცესის შედეგად კაცობრიობა მიხვდა, რომ, მაგალითად, ახალ ზელანდიელს, კენიელსა და ამერიკელს, მიუხედავად დიდი მანძილისა და განსხვავებული შეხედულებებისა, შესაძლებელია ჰქონდეთ საერთო ეკონომიკური, კულტურული და სხვა ნებისმიერი სახის ინტერესები.

<sup>1</sup> კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ, 19 მაისი, ფენევა 1956 წელი.

<sup>2</sup> Making freight truly paperless: e-CMR, <https://www.iru.org/innovation/e-cmr> <accessed 12 July 2024>.

შესაბამისად, დღევანდელ მსოფლიოში ადამიანები ისე არიან დაკავშირებულნი და იმდენად სჭირდებათ ერთმანეთი, როგორც არასდროს კაცობრიობის ისტორიის მანძილზე. კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ (CMR) შედგენილ იქნა გაეროს მიერ 1956 წელს ქალაქ ჟენევაში, რათა გზის მეშვეობით ტვირთების ეფექტურად გადაზიდვა სამართლებრივად დარეგულირებული ყოფილიყო. კონვენცია გადაზიდვის პროცესში ჩართულ მხარეთათვის უმნიშვნელოვანეს როლს ასრულებს, ვინაიდან ის ამარტივებს გადაზიდვის კომპლექსურ სამუშაო პროცესს, ერთიანი სტანდარტით არეგულირებს საქონლის თანმხლებ დოკუმენტაციებს და ადგენს გადამზიდველის პასუხისმგებლობას იმ შემთხვევაში, თუ მოხდება საქონლის დაზიანება ან/და განადგურება<sup>3</sup>. სასაქონლო ზედნადები (Consignment Note) არის გადაზიდვის პროცესის მთავარი დოკუმენტი. ვინაიდან საგზაო გადაზიდვები ევროპის ქვეყნებში სტატისტიკურად პირველ ადგილზეა, შესაბამისად, სტატისტიკურად, სასაქონლო ზედნადებიც ყველაზე გამოყენებადი დოკუმენტია<sup>4</sup>. სასაქონლო ზედნადების დადგენილი კონკრეტული ფორმა არ არსებობს და კონვენციაც არ შეიცავს ამასთან დაკავშირებით რაიმე სახის განმარტებას. იგულისხმება, რომ გადამზიდველს შეუძლია გამოიყენოს მისთვის მისაღები ნებისმიერი ფორმა, თუ ეს არ ეწინააღმდეგება კონკრეტული ქვეყნის კანონმდებლობას. გადაზიდვის ხელშეკრულება ასევე შესაძლებელია დადებულ იქნას მანამ, სანამ გადამზიდველს გამგზავნი ტვირთს გადასცემს. კონვენცია ასევე არაფერს ამბობს

გადაზიდვის ხელშეკრულების ფორმასთან დაკავშირებით და შესაბამისად, შესაძლებელია ხელშეკრულება დაიდოს, როგორც ზეპირი, ასევე წერილობითი ფორმით<sup>5</sup>, თუმცა უნდა ითქვას, რომ პრაქტიკაში გამოიყენება საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის კავშირის (IRU) მიერ მიღებული სასაქონლო ზედნადების ფორმა<sup>6</sup>. საერთაშორისო საავტომობილო ტრანსპორტის კავშირის (IRU) მიერ მიღებული სასაქონლო ზედნადების პირველი ეგზემპლარი (ე. წ. ნითელი ფორმა) გადაეცემა ტვირთის გამგზავნს, იმის დასტურად, რომ ტვირთი გადამზიდველს გადაეცა. მეორე ეგზემპლარი (ე. წ. ლურჯი ფორმა) განკუთვნილია ტვირთის მიმღებისათვის, სადაც აღნიშნულია თუ რა რაოდენობის საქონელი უნდა მიიღოს ტვირთის მიმღებმა გადამზიდველისაგან. მესამე ეგზემპლარი (ე. წ. მწვანე ფორმა) გადაეცემა გადამზიდველს, დასტურად იმისა, რომ გადამზიდველმა ნამდვილად გადასცა ტვირთი მის მიმღებს<sup>7</sup>.

21-ე საუკუნე, როგორც ვიცით, ტექნოლოგიების საუკუნედ მოიხსენიება. თანამედროვე მსოფლიოში ტექნოლოგიური განვითარების შედეგად მრავალი ნივთი თუ საშუალება ჩანაცვლდა. არსებობს პროგნოზი, რომლის მიხედვითაც 2050 წლისათვის სატვირთო გადაზიდვების რიცხვი 50 %-ით გაიზრდება და, შესაბამისად, ლოჯისტიკური ბიზნესი ვერ დაძლევეს არსებულ გამოწვევებს თუ მას შესაბამისად მომზადებული არ დახვდება<sup>8</sup>. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ევროპის ქვეყნების მასშტაბით გადაზიდვების 88% შემთხვევაში გამოიყენება ე. წ. ქალაქის სასაქონლო ზედნადები, რაც ძალიან დიდი რიცხვია. კონვენციის შედგენის დროს სა-

<sup>3</sup> Miloš Poliak, Jana Tomicová, Marek Jaśkiewicz, Identification the Risks Associated With the Neutralization of the CMR Consignment Note, *Transportation Research Procedia*, Volume 44, 2020, Page 23 [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com) Accessed 12<sup>nd</sup> July 2024.

<sup>4</sup> Miloš Poliak, Jana Tomicová, Marek Jaśkiewicz, Impact of using e-CMR on neutralization of Consignment Note, *Transportation Research Procedia*, Volume 55, 2021, Page 110 [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com) Accessed 12<sup>nd</sup> July 2024.

<sup>5</sup> Vesna Polić Foglar, *The Carriage of Goods in Swiss Law, A Comprehensive Overview of the Swiss Legal System, the Liability of Carriers and Freight Forwarders*

and the Marine and Liability Insurance (August 19, 2022, Stämpfli Verlag ) 174.

<sup>6</sup> Andrew Messent, David A Glass, *CMR: Contracts for The International Carriage of Goods by Road* (Routledge, 4<sup>th</sup> Edn. 2018) 89.

<sup>7</sup> Poliak, M., Tomicova, J., Cheu, K., Fedorko, G., & Poliakova, A. (2019). The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness. *Journal of Competitiveness*, 11(4), 132–143. <https://doi.org/10.7441/joc.2019.04.09>.

<sup>8</sup> Dalé Dzemydienė, Aurelija Burinskienė, Kristina Čižiūnienė, Arūnas Miliuskas, *Development of Smart Context-Aware Services for Cargo Transportation, An Operational Management Approach* (Springer Nature Switzerland AG 2022) 92.

საქონლო ზედნადების გაციფრულებაზე საუბარი, რა თქმა უნდა, ვერ წარიმართებოდა, შესაბამისად სატრანსპორტო დოკუმენტაცია საბაზოზე ამოხეჭილი ფურცლის სახით წარედგინებოდა და დღემდე წარედგინება ბევრ ხელმძღვანელს ქვეყანაში. 2008 წლის თებერვალში, კონვენციას დაემატა პროტოკოლი (e-protocol) რომელიც ძალაში შევიდა 2011 წლის 5 ივნისს<sup>9</sup>. აღნიშნული პროტოკოლი ადგენს ერთიან სტანდარტს სატრანსპორტო ზედნადების ელექტრონული ფორმით გამოყენებისათვის<sup>10</sup>. 2008 წლიდან დღემდე, აღნიშნულ პროტოკოლს შეუერთდა 34 სახელმწიფო და ივარაუდება, რომ 2026 წლისათვის ზედნადების ელექტრონული ფორმით გამოყენება სავალდებულო იქნება კონვენციის ნეკრი ყველა სახელმწიფოსთვის<sup>11</sup>. ზემოხსენებულ 34 სახელმწიფოში, რომლებიც შეუერთდნენ აღნიშნულ პროტოკოლს, საქართველო, ჯერჯერობით, არ არის<sup>12</sup>. ყველაზე მნიშვნელოვანი უპირატესობა, რაც ელექტრონულ ზედნადებს აქვს, არის ფურცლებისა და მასთან დაკავშირებული სხვა ადმინისტრაციული დანახარჯების შემცირება, რაც ეკოლოგიური თვალსაზრისითაც სასარგებლოა. ელექტრონული ზედნადების გამოყენების შედეგად აღარ იქნება საჭირო სატრანსპორტო დოკუმენტაციის დასკანერება, ფაქსით გადაგზავნა, დაარქივება და ა.შ. ამასთან, ელექტრონული ზედნადები თავიდან აგვარიდებს საქონლის გაგზავნასა და მისი მიღების დროს წარმოქმნილ რიგ გაუგებრობებს, ვინაიდან აღნიშნული სისტემის დახმარებით რეალურ დროში გახდება შესაძლებელი საქონლის მარშრუტისა და მისი ადგილმდებარეობის მონიტორინგი<sup>13</sup>. აღნიშნული მნიშვნელოვან

გამონვევას წარმოადგენს სატრანსპორტო ბიზნესში ჩართული სუბიექტებისთვის, რომლებიც ნელა და არაეფექტურად უბამენ მხარს შემოთავაზებულ სიახლეებს<sup>14</sup>. ნიდერლანდების ტრანსპორტისა და ლოჯისტიკის სააგენტოს (Transport en Logistiek Nederland - TLN) მიერ ჩატარდა კვლევა, რომლის თანახმად ელექტრონული ზედნადების (e-CMR) მასობრივი გამოყენების შედეგად ევროკავშირს შეუძლია დაზოგოს დაახლოებით 180 მილიონი ევრო, რაც, დაახლოებით, 4 ევროს უდრის ერთ სასაქონლო ზედნადზე<sup>15</sup>. მსოფლიოს მასშტაბით ტოპ კომპანიების მენეჯმენტებიც კი აღიარებენ იმ ფაქტს, რომ არსებობს უკეთესი ეკონომიკური ზრდისა და წარმატების პოტენციალი, თუმცა, ამავდროულად, არსებობს რიგი პრობლემები, რომლებიც ხელს უშლის აღნიშნულის განხორციელებას (ე. წ. Trapped Value)<sup>16</sup>. მაგალითისთვის ავიღოთ ამერიკის შეერთებული შტატები (აშშ), სადაც ოპერირებს დაახლოებით 500,000 გადამზიდავი კომპანია. აღნიშნული კომპანიების მენეჯმენტი ოპერირებისათვის იყენებს, როგორც ელექტრონულ, ასევე არაელექტრონულ სისტემას, რაც, რა თქმა უნდა, ლოჯისტიკის ქსელში ჩართული მხარეებისთვის ქმნის ერთგვარ დისკომფორტს, ვინაიდან არ არსებობს დოკუმენტის ბრუნვაუნარიანობის ერთიანი სტანდარტი. მსოფლიო ეკონომიკური ფორუმის პროგნოზით, მიწოდების ჯაჭვში არსებული ბარიერების შემცირება ბლოკჩეინ ტექნოლოგიის გამოყენე-

<sup>9</sup> Ratification of the eCMR protocol in Europe Ratification of the eCMR protocol in Europe 2023 - Transfollow Accessed 13<sup>th</sup> July 2024.  
<sup>10</sup> Ayako Kitahama, e-CMR using Blockchain (February 7, 2020) <https://medium.com/> Accessed 12<sup>th</sup> July 2024.  
<sup>11</sup> Making freight truly paperless: e-CMR <e-CMR | IRU | World Road Transport Organisation> Accessed 13<sup>th</sup> July 2024.  
<sup>12</sup> The ratification of the eCMR protocol in Europe <<https://transfollow.org/ratification-ecmr-protocol-eu/#:~:text=In%20February%202008%20an%20additional,Belarus>>, accessed 13<sup>th</sup> July 2024.  
<sup>13</sup> Making freight truly paperless: e-CMR <<https://www.iru.org/what-we-do/facilitating-trade-and-transit/e-cmr>> accessed 14<sup>th</sup> July 2024.

<sup>14</sup> Dalé Dzemydienė, Aurelija Burinskienė, Kristina Čižiūnienė, Arūnas Miliauskas, Development of Smart Context-Aware Services for Cargo Transportation, An Operational Management Approach (Springer Nature Switzerland AG 2022) 92.  
<sup>15</sup> Dirk H. Hartel, Project Management in Logistics and Supply Chain Management Practical Guide With Examples From Industry, Trade and Services (Springer Gabler 2022, Volume 15) 186.  
<sup>16</sup> Gianfranco Casati, Using innovation to unlock trapped value Management, teams must develop architecture that embraces innovation throughout the organization, (Published, 7 April 2017) <<https://www.scmp.com/business/companies/article/2084793/using-innovation-unlock-trapped-value>> accessed 14<sup>th</sup> July 2024.

ბით გამოინვევს მსოფლიო მშპ-ის 5%-ით, ხოლო მსოფლიო ვაჭრობის 15%-ით გაზრდას<sup>17</sup>. ბლოკჩეინ ტექნოლოგია სატრანსპორტო ინდუსტრიაში არსებული ადმინისტრაციული და დავების გადაჭრის გზების ეფექტურობის გაზრდისთვის, შესაძლო, ერთადერთი სწორი გასაღებია. ამასთან, ჯამური სამედიცინო ტვირთბრუნვის 8.5%-ის შემთხვევაში სახეზე გვაქვს ტემპერატურული სტანდარტების დარღვევა, რაც ხელს უშლის აღნიშნულ პროდუქციას რათა გაიაროს საბაჟო კონტროლი. სატვირთო კომპანიების 90 %-ს საკუთრებაში ჰყავს 6 ან 6-ზე ნაკლები სატვირთო ავტომობილი, რაც საბოლოოდ პრობლემას ქმნის გადამზიდავ კომპანიებთან, ვინაიდან, გადაზიდვისათვის საჭირო რაოდენობის საქონლის მიწოდება დროულად ვერ ხერხდება. კვლევა აჩვენებს, რომ შედეგად, სატვირთო ავტომობილები წლიურად 29 მილიარდ მილს გადის ნაწილობრივ დატვირთულ ან/და სრულიად ცარიელ რეჟიმში. საპროცესო და ადმინისტრაციული ხარჯები გაზრდილი დოკუმენტური ბიუროკრატის შედეგად ტრანსპორტირების ღირებულების დაახლოებით 20%-ს შეადგენს. IBM-მა და Maersk-მა ჩაატარეს ექსპერიმენტი და კენიის ქალაქ მომბასადან გააგზავნეს ყვავილებით დატვირთული კონტეინერი ნიდერლანდების მთავარ საპორტო ქალაქ როტერდამში. ექსპერიმენტის მანძილზე აღმოჩნდა, რომ უბრალო სამაცივრე გადაზიდვას, დასჭირდა 30 სხვადასხვა ორგანიზაციის ჩართულობა და 200 დამოუკიდებელი კომუნიკაცია. ერთი ნებისმიერი არასწორი კომუნიკაციის ან დასტურის მიუღებლობის შემთხვევაში ტვირთი შეიძლება სამუდამოდ გაჩერებულიყო პორტში ან საერთოდაც დაკარგულიყო<sup>18</sup>.

ხელოვნური ინტელექტი (AI) ჩვენი ყოველდღიური ცხოვრების ნაწილი გახდა. მრავალი კომპანია იყენებს ხელოვნურ ინტელექტს თანამშრომლების უკეთ მომზადების ან სულაც, რიგი თანამშრომლების ჩანაცვლების კუთხით.

ისეთი კომპანიები, როგორებიცაა ალფაბეტი და ამაზონი უკვე იყენებენ მცირე ზომის ტვირთბის გადასაზიდად დამოუკიდებელ ე. წ. უპილოტო სატვირთო მანქანებს. იმისათვის, რომ ზემოხსენებული საკითხი შორეულ პერსპექტივად არ მოგვეჩვენოს, უნდა აღვნიშნოთ, რომ უპილოტო სატვირთო მანქანები უკვე დადის აშშ-ის რიგ ქალაქებსა და ქუჩებში. ამიტომ, სრულებით შესაძლებელია ძალიან მალე დადგეს დრო, როდესაც ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ (CMR) კონვენციამ ვერ დაარეგულიროს უპილოტო სატვირთო ავტომობილებით ტვირთრების გადაზიდვის პროცესი<sup>19</sup>. სანამ ხელოვნური ინტელექტის დახმარებით ტვირთების გადაზიდვის სამართლებრივ რეგულირებაზე გადავალთ, მნიშვნელოვანია განვიხილოთ ხელოვნური ინტელექტის სისტემის კატეგორიზაციები, რომლებიც ეხმარებიან თვითმართვად მანქანებს ტვირთის გადაზიდვაში. შეგვიძლია გამოვყოთ ხელოვნური ინტელექტის სისტემის სამი კატეგორიზაცია: პირველი კატეგორიზაცია არის სატრანსპორტო საშუალება, რომლისთვისაც ხელოვნური ინტელექტის სისტემა არის მისი განუყოფელი ნაწილი. მეორე კატეგორიზაციაა, როდესაც ხელოვნური ინტელექტის სისტემა განცალკევებულია სატრანსპორტო საშუალებისგან, მაგალითად - Google Self-Driving Car Project. მეორე კატეგორიზაციის დროს შესაძლებელია ტრადიციული, სტანდარტული მანქანები აღიჭურვოს შესაბამისი პროგრამით და პროგრამის მეშვეობით მოხდეს მათი თვითმართვად ავტომობილად გადაკეთება. მესამე კატეგორიზაციის შემთხვევაში ხელოვნური ინტელექტის სისტემა აღიქმება, როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალების დამატებითი მოწყობილობა, რომელიც იძლევა სხვადასხვა სახის ოფციას. ამის მაგალითად შეგვიძლია მოვიყვანოთ ტესლას ავტოპილოტი, რომელიც შეზღუდული ავტონომიური

<sup>17</sup> World Economic Forum, Enabling Trade Valuing Growth Opportunities (Published by World Economic Forum, Geneva, Switzerland, 2013) <[http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_SCT\\_EnablingTrade\\_Report\\_2013.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_SCT_EnablingTrade_Report_2013.pdf)> accessed 14<sup>th</sup> July 2024.

<sup>18</sup> HOW BLOCKCHAIN IS REVOLUTIONIZING THE WORLD OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS

[INFOGRAPHIC]

<<https://www.winnesota.com/blockchain>> accessed 14<sup>th</sup> July 2024.

<sup>19</sup> Dr. Wouter Verheyen, CMR 60 Years, Time for retirement of Furure Proof? (Paris Legal Publishers. 2017) Pages 139-140.

ბით გამოირჩევა. ვინაიდან ხელოვნური ინტელექტის სისტემა შეიძლება ჩაითვალოს ავტოსატრანსპორტო საშუალების ნაწილად, დამატებით მონყობილობად ან დამხმარე აგენტად, მნიშვნელოვანია იგი განვიხილოთ კონვენციის მუხლებთან მიმართებაში.

კონვენცია ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ (CMR) 1-ელი მუხლის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალებაში იგულისხმება "საგზაო მოძრაობის შესახებ" 1949 წლის 19 სექტემბრის კონვენციის მე-4 მუხლით განსაზღვრული, სატვირთო ფურგონები, სანეწარა და ნახევრად სანეწარა სატვირთო ავტომობილები<sup>20</sup>. იმის გათვალისწინებით, თუ როდის იქნა მიღებული კონვენცია, ფუნდამენტურ იდეას წარმოადგენს, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას უნდა მართავდეს მძღოლი. აქედან გამომდინარე, სწორედ ამიტომ არ აქვთ კონვენციაში ხელშემკვრელ მხარეებს დაკონკრეტებული, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებას აუცილებლად ფიზიკური პირი უნდა მართავდეს, რომელიც იღებს სრულ პასუხისმგებლობას. ამიტომაც დღეს, როდესაც თვითმართვადი ავტომობილები უკვე რეალობის ნაწილია, მსგავსი ხარვეზი რიგ პრობლემებს წარმოშობს. როგორც ზემოთ აღინიშნა, ჯერ კიდევ დამუშავების პროცესშია საკითხი, ხელოვნური ინტელექტის სისტემა ავტოსატრანსპორტო საშუალების განუყოფელი ნაწილი იქნება თუ მისი დამატებითი, დამხმარე საშუალება, თუმცა მისი მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის საკითხი შეგვიძლია კონვენციაში ვეძებოთ<sup>21</sup>. იმ შემთხვევაში თუ ხელოვნური ინტელექტის სისტემას, ავტოსატრანსპორტო საშუალების ერთიან ნაწილად განვიხილავთ, მაშინ სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლებელია დადგეს კონ-

ვენციის 17 III მუხლის მიხედვით, რომელიც ადგენს, რომ გადამზიდველი არ თავისუფლდება საკუთარი ვალდებულების შესასრულებლად გამოყენებული სატრანსპორტო საშუალების ნაკლოვანების, ასევე მომსახურეთა, წარმომადგენელთა და იმ პირთა მართლსაწინააღმდეგო ქმედების შედეგად წარმოშობილი ზიანიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობისაგან, რომელთაგან ნაქირავები (იჯარით აღებული) აქვს სატრანსპორტო საშუალება<sup>22</sup>. იმ შემთხვევაში, თუ ხელოვნური ინტელექტის სისტემას განვიხილავთ, როგორც დამატებით მონყობილობას, მაშინ გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლოა დადგეს კონვენციის 17 IV მუხლის შესაბამისად, რომელიც კავშირშია ასევე კონვენციის 18 IV მუხლთან. მეტად მნიშვნელოვანია გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საკითხი განხილულ იქნას კონვენციის მე-17 მუხლთან დაკავშირებით. ხელშემკვრელი სახელმწიფოების უმრავლესობა აღიარებს, რომ გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისგან თუ სახეზე გვაქვს დაუძლეველი ძალა (ფორსმაჟორი). უბრალოდ მნიშვნელოვანია ითქვას, რომ ფორსმაჟორის დეფინიციასთან დაკავშირებით არსებობს განსხვავებული მოსაზრებები. მაგალითად, გერმანია მეტად ემხრობა ტვირთის მესაკუთრის უფლებების დაცვას, მაშინ როდესაც ნიდერლანდები უფრო მეტად იცავს გადამზიდველის უფლებებს. შესაბამისად, გერმანიაში ფორსმაჟორის მტკიცება უფრო მარტივია, ვიდრე ნიდერლანდებში<sup>23</sup>. ნიდერლანდებში, იმისათვის, რომ მხარემ დაამტკიცოს ფორსმაჟორი, დამდგარი შემთხვევა უნდა იყოს გარდაუვალი, რომელიც დადგა მხარის მიერ განეული ნებისმიერი მცდელობის მიუხედავად. ამასთან მსგავსი, მაგრამ ოდნავ შერბილებული დამოკიდებულება აქვს გერმანულ სასამართლოებს.

<sup>20</sup> კონვენცია გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი შესრულებულია ჟენევაში 1956 წლის 19 მაისს, 1-ელი მუხლი.

<sup>21</sup> Dr. Wouter Verheyen, CMR 60 Years, Time for retirement of Furure Proof? (Paris Legal Publishers. 2017) Pages 148 – 149.

<sup>22</sup> კონვენცია გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი შესრულებულია ჟენევაში 1956 წლის 19 მაისს, მე-17 III მუხლი.

<sup>23</sup> Delphine Defossez, CMR: what if the courts got it wrong?, Uniform Law Review, Volume 21, Issue 1, March 2016, Pages 75–100, <https://doi.org/10.1093/ulr/unw003>.

თუ ხელოვნური ინტელექტის სისტემას არ განვიხილავთ არც ავტოსატრანსპორტო საშუალების ერთიან ნაწილად და არც დამატებით მონყობილობად, მაშინ გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლოა დადგეს კონვენციის 17 I მუხლის შესაბამისად. ზემოხსენებული მაგალითებიდან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ გადამზიდველი ვერცერთ შემთხვევაში აირიდებს თავიდან პასუხისმგებლობას. ხელოვნური ინტელექტის სისტემის გამართულობა ტექნიკური ხასიათის ცოდნას მოითხოვს და, შესაბამისად, გადამზიდველის აბსოლუტური პასუხისმგებლობა მისი გაუმართაობით დამდგარი ზიანის შემთხვევაში, სულ მცირე, უსამართლოდ შეიძლება მოგვეჩვენოს. შეგვიძლია განვიხილოთ ერთ-ერთი ვარიანტი, როდესაც სისტემის გაუმართაობით გამონვეულ პასუხისმგებლობას ხელშეკრულებით აიღებს მწარმოებელი (მაგალითად ვოლვო) და არა გადამზიდველი. კონვენციის 41-ე მუხლიდან გამომდინარე გადამზიდველი მაინც ვერ აირიდებს პასუხისმგებლობას თავიდან, ვინაიდან ამგვარი შეთანხმება წარმოადგენს კონვენციის სავალდებულო მუხლებისგან გადახვევას და შესაბამისად იქნება ბათილი. გადამზიდველის პასუხისმგებლობის საკითხი მაშინაც დადგება, როდესაც ხელოვნური ინტელექტის სისტემას განვიხილავთ, რო-

გორც მომსახურე აგენტს ტვირთის გადაზიდვის დროს. კონვენციის მე-3 მუხლი პირდაპირ აკისრებს პასუხისმგებლობას გადამზიდველს საკუთარი წარმომადგენლების, მომსახურეთა ან იმ პირთა ქმედებისათვის, რომელთა მომსახურებასაც იყენებს საკუთარ ვალდებულებათა შესასრულებლად<sup>24</sup>.

შესაბამისად, შეგვიძლია გავაკეთოთ მოკლე დასკვნა. პირველ რიგში, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ მიუხედავად კონვენციის რიგი მუხლების კონსერვატიული ბუნებისა, ხელოვნური ინტელექტის სისტემის მწყობრიდან გამოსვლის შემთხვევაში გადამზიდველის პასუხისმგებლობა შესაძლებელია მაინც დადგეს. მეორე და ყველაზე მნიშვნელოვანი საკითხი არის ის, რომ ვინაიდან ხელოვნური ინტელექტი ჯერ კიდევ განვითარების სტადიაშია, მკაფიოდ არ არის განსაზღვრული მისი სამართლებრივი სტატუსი და შესაბამისად, გარკვეული დრო და კვლევა დასჭირდება ტვირთების საერთაშორისო საგზაო გადაზიდვების ხელშეკრულების შესახებ (CMR) კონვენციასთან შესაბამისობის დასადგენად<sup>25</sup>. ამასთან საყურადღებოა კონვენციის 41-ე მუხლი, რომელიც ჩამკეტის ფუნქციას ასრულებს და ხელოვნური ინტელექტის სისტემის გაუმართაობის შემთხვევაში პასუხისმგებლობა მაინც გადამზიდველს ეკისრება.

<sup>24</sup> კონვენცია გზის მეშვეობით საქონლის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების შესახებ და ხელმოწერის პროტოკოლი შესრულებულია ჟენევაში 1956 წლის 19 მაისს, მე-3 მუხლი.

<sup>25</sup> Dr. Wouter Verheyen, CMR 60 Years, Time for retirement of Furure Proof? (Paris Legal Publishers. 2017) Page 150.