

განმარტებითი ბარათი

„საქართველოს საზღვაო კოდექსში ცვლილების შეტანის შესახებ“ საქართველოს კანონის პროექტზე

ა) ზოგადი ინფორმაცია კანონპროექტის შესახებ:

ა.ა) კანონპროექტის მიღების მიზეზი:

ა.ა.ა) პრობლემა, რომლის გადაჭრასაც მიზნად ისახავს კანონპროექტი:

საქართველოს კანონი „საქართველოს საზღვაო კოდექსის“ 70-ე მუხლის შესაბამისად, საზღვაო ნავსადგური შედგება საზღვაო აკვატორიისაგან, მისთვის განსაზღვრული ტერიტორიისაგან და ჰიდროტექნიკური ნაგებობებისაგან. საზღვაო ნავსადგურს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით აქვს ორგანიზაციულ-სამართლებრივი ფორმა. დღესდღეობით შავ ზღვაზე საქართველოს უმნიშვნელოვანესი ნავსადგურებია; ბათუმის, ფოთის, სუფსის და ყულევის. საქართველო საზღვაო ქვეყანაა და აღნიშნული უდიდეს გეოპოლიტიკურ და ეკონომიკურ უპირატესობას ანიჭებს მას. საქართველოს საზღვაო ტრანსპორტის განვითარება, საქართველოს ნავსადგურების ფუნქციების გაზრდა და მათი გადაქცევა ლოგისტიკურ ცენტრებად, უმნიშვნელოვანესია საქართველოს ეკონომიკური განვითარებისთვის და კონკურენტუნარიანობის ამაღლებისთვის, ტრანზიტული ტვირთების მომსახურების მიმართულებით. ამასთან აღსანიშნია, რომ საქართველოს ნავსადგურები აქტიურ როლს ასრულებენ საქართველოს საზღვაო გადაზიდვებში და საზღვაო სავაჭრო კავშირების განვითარებაში მსოფლიოს ქვეყნებთან. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საქართველოს ერთ ნავსადგურში შესაძლოა არსებობდეს/ფუნქციონირებდეს რამდენიმე ერთმანეთისგან დამოუკიდებელი სანავსადგურე ერთეული.

სანავსადგურე ერთეულებს შორის ჯანსაღი ურთიერთობების ხელშესაწყობად, აუცილებელია სახელმწიფოს მხრიდან არსებობდეს ობიექტური, დაბალანსებული და გამჭვირვალე მიდგომა კერძო საკუთრებაში არსებულ სანავსადგურე ერთეულებთან მიმართებაში. აღნიშნული მიზანი ემსახურება ერთის მხრივ ზემოხსენებულის უზრუნველყოფას, მეორეს მხრივ კი სახელმწიფოს ინტერესების დაცვას ნავსადგურების გამართულ ფუნქციონირებასთან დაკავშირებით. რამდენადაც ცნობილია ნავსადგური საჯარო ობიექტია და მისი გამოყენების ინტერესი შესაძლოა ჰქონდეს ნებისმიერ დაინტერესებულ ფიზიკურ თუ იურიდიულ პირს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, ნავსადგურების ღიაობის უზრუნველყოფა სახელმწიფოს ფუნქციაცაა და მას ამაში, ლეგიტიმური ინტერესიც გააჩნია.

ნავსადგურის შესასვლელი არხი განაპირობებს მის ღიაობას. ამ მიმართულებით დღემდე არ არსებობს საკანონმდებლო რეგულირება, ამდენად მნიშვნელოვანია შესასვლელი არხის მოვლა პატრონობის საკითხი დარეგულირებულ იქნას საკანონმდებლო დონეზე. წარმოდგენილი კანონპროექტის მიღების მიზეზია რიგი საკითხების სამართლებრივი მოწესრიგება, რათა არ შეეშალოს ხელი საზღვაო ტრანსპორტის დარგის სწორ, ეფექტიან და სწრაფ განვითარებას, უსაფრთხოების მაღალი ხარისხის უზრუნველყოფასთან ერთად.

ა.ა.ბ) არსებული პრობლემის გადასაჭრელად კანონის მიღების აუცილებლობა:

კოდექსის მე-15 მუხლის ცვლილების მიზანია, განსაზღვროს „სანავსადგურე ერთეულის“ განმარტება. როგორც უკვე აღინიშნა, საქართველოს ნავსადგურები იძლევა საშუალებას, ერთ საზღვაო ნავსადგურში არსებობდეს ერთი ან ორი სანავსადგურე ერთეული. აღნიშნულის გათვალისწინებით, კანონპროექტის შესაბამისად განისაზღვრება სანავსადგურე ერთეული, რომელიც არის საქართველოს ნავსადგურების ტერიტორიაზე მოქმედი, საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებული სამართლებრივი ფორმით შექმნილი დამოუკიდებელი იურიდიული პირი, რომელსაც გააჩნია ჰიდროტექნიკური ნაგებობები, სატვირთო ოპერაციებისთვის განკუთვნილი ინფრასტრუქტურა და შესაბამისი ტერიტორია, რომელიც ესაზღვრება შესაბამისი სტატუსის მქონე საზღვაო აკვატორიას. ორ ან მეტ სანავსადგურე ერთეულს, შესაძლოა გამოყოფილი ჰქონდეს საერთო აკვატორია ან აკვატორიის ნაწილი. სანავსადგურე ერთეული მოქმედებს ყველა იმ უფლებებითა და ვალდებულებით, რომელიც ამ კოდექსის შესაბამისად განსაზღვრულია საზღვაო ნავსადგურისთვის. სანავსადგურე ერთეულს ჰყავს თავისი ადმინისტრაცია, სანავსადგურე ობიექტის მმართველი ორგანო, რომელიც უფლებამოსილებებს ახორციელებს თავისი მმართველობის ქვეშ მყოფი ობიექტის ფარგლებში.

აღნიშნულის გათვალისწინებით, კოდექსის 70-ე მუხლის პირველი ნაწილი ჩამოყალიბდება ახალი რედაქციით, რომელიც განსაზღვრავს, საზღვაო ნავსადგური არის საჯარო ინფრასტრუქტურა, რომელსაც გააჩნია განსაზღვრული გეოგრაფიული მდებარეობა, რომელიც შედგება საზღვაო აკვატორიისაგან, მისთვის განსაზღვრული ტერიტორიისაგან და ჰიდროტექნიკური ნაგებობებისაგან. საზღვაო ნავსადგურის ფარგლებში კი შესაძლოა მდებარეობდეს ერთი ან მეტი სანავსადგურე ერთეული.

საზღვაო კოდექსში დამკვიდრდა ორი ტერმინი, ერთი „საზღვაო ნავსადგური“, რომელიც წარმოადგენს გეოგრაფიულ ობიექტს და „სანავსადგურე ერთეული“, რომელიც გულისხმობს, საქართველოს საზღვაო ნავსადგურში მოქმედ დამოუკიდებელ სანავსადგურე ობიექტს. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საზღვაო კოდექსის მთლიან ტექსტში, „საზღვაო ნავსადგური“ შეიცვალა „სანავსადგურე ერთეულით“, თუ აღნიშნული თავისი შინაარსით არეგულირებს სანავსადგურე ერთეულის ადმინისტრაციის ფუნქციებს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით, ცვლილება შეეხება კოდექსის მე-9, მე-11, მე-15 მუხლის „ბ“ და „დ“ ქვეპუნქტები, 70-ე, 71-ე, 76-ე, 77-ე, 78-ე, 80-ე, 83-ე, 86, 87-ე, 106-110-ე, 131-ე, 132-ე, 168-ე, 299-ე, 320-ე, 350-ე, 357-358 -ე, 360-ე და საზღვაო კოდექსის დანართის 28-ე და 39-ე პუნქტები.

საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, ნავსადგურის სახელმწიფო ზედამხედველობისა და კონტროლის სამსახური ადგენს ნავსადგურის შესასვლელი არხის ფაქტობრივ სიგანეს, აგრეთვე შესასვლელი არხის და ნავმისადგომის/ფარვატერის ფაქტობრივ სიღრმეს. კონკრეტული ნავსადგურის ადმინისტრაცია ვალდებულია ყოველკვარტალურად ან ყოველი შტორმის შემდეგ ჩაატაროს შემოსასვლელი არხის სიღრმეების აზომვითი სამუშაოები. რათა დადგინდეს ნავმისადგომებსა და შესასვლელ არხში ნაოსნობისათვის უსაფრთხო წყლის დერეფნის სიფართისა და დაშვებული წყალშიგის (სამუშაო სიღრმის) გამოცხადება.

უნდა აღინიშნოს, რომ ნავსადგურის შესასვლელი არხი არ წარმოადგენს რომელიმე კონკრეტული ნავსადგურის საკუთრებას. შესასვლელი არხი მდებარეობს საზღვაო აკვატორიაში და ის არის სახელმწიფო საკუთრება. როგორც ზემოთ აღინიშნა საქართველოს ნავსადგურებში რამდენიმე სანავსადგურე ერთეულების გაჩენის შემთხვევაში, არის საშიშროება ნავსადგურების მიერ გამოყენებულ იქნას დომინანტური მდგომარეობა და საკითხის დარეგულირება მოხდეს ერთპიროვნულად. ვინაიდან, არ არსებობს საკანონმდებლო რეგულირება აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით მნიშვნელოვანია შესასვლელი არხის მოვლა-პატრონობის საკითხი დარეგულირებულ იქნას საკანონმდებლო დონეზე.

აღსანიშნია, რომ საზღვაო უსაფრთხოება სწორედ სახელმწიფოს ექსკლუზიური უფლებამოსილებაა, საზღვაო უსაფრთხოების უზრუნველყოფის პროცესის მონაწილედ გვევლინებიან კერძო კომპანიები, ამ შემთხვევაში ნავსადგურები, რომლებიც ხშირ შემთხვევაში ორიენტირებულნი არიან ფინანსური მოგების მიღებაზე. იმ შემთხვევაში როდესაც, სახელმწიფო ახორციელებს ასეთი მნიშვნელოვანი სფეროს განკერძოებას და უფლებამოსილების კერძო კომპანიებისათვის დათმობას, მნიშვნელოვანია სახელმწიფოს გააჩნდეს შესაბამისი რეგულირების ეფექტური მექანიზმები.

შესაბამისად, პირველ რიგში, კანონპროექტის მიხედვით, ჩნდება საფუძველი საქართველოს ნავსადგურების შესასვლელი არხით სარგებლობის წესის საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით მისაღებად.

ა.ბ) კანონპროექტის მოსალოდნელი შედეგები:

კანონპროექტის მიღებით განხორციელდება საკანონმდებლო საფუძვლის შექმნა საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტის მისაღებად და მოწესრიგდება საქართველოს ნავსადგურებში ნავსადგურის შესასვლელი არხის დაღრმავებისა და მოვლა-პატრონობის საკითხი.

ა.გ) კანონპროექტის ძირითადი არსი:

კანონპროექტის ძირითადი არსია, განისაზღვროს სანავსადგურე ერთეულების უფლება-მოვალეობები ნავსადგურის შესასვლელ არხთან მიმართებაში და სააგენტოს უფლებამოსილება. აგრეთვე, განისაზღვრება სანავსადგურე ერთეულის განმარტება და მათი უფლებამოსილება.

წარმოდგენილი პროექტის შესაბამისად, სანავსადგურე ერთეული პასუხისმგებელი იქნება საქართველოს ნავსადგურებში უსაფრთხო ნაოსნობის უზრუნველსაყოფად, ნავსადგურების შესასვლელი არხის შესაბამისი დაღრმავებითი სამუშაოების, მოვლა-პატრონობისა და ნავსადგურების ღიაობის უზრუნველყოფაზე. ნავსადგურში ერთზე მეტი სანავსადგურე ერთეულის არსებობის შემთხვევაში შესასვლელ არხზე სანავსადგურე ერთეულებს ექნებათ თანაბარი უფლება და წვდომა. ასევე, დადგინდება ვალდებულებები სანავსადგურე ერთეულების მიმართ, კერძოდ, არც ერთ სანავსადგურე ერთეულს არ აქვს უფლება მეორე სანავსადგურე ერთეულში შემსვლელ და გამსვლელ გემებს, დაუწესოს

შემოსასვლელი არხით სარგებლობის საზღვარი ან რაიმე სხვა სანავსადგურე საზღვარი. საერთო შესასვლელ არხში / შესასვლელი არხის საერთო ნაწილში საპროექტო სიღრმეების შენარჩუნებისათვის პასუხისმგებლობა დაეკისრებათ სანავსადგურე ერთეულებს. საერთო შესასვლელი არხის / შესასვლელი არხის საერთო ნაწილის ფსკერდარმავებითი სამუშაოების ხარჯი უნდა განაწილდეს სანავსადგურე ერთეულებს შორის, თითოეულ სანავსადგურე ერთეულში, საანგარიშო პერიოდში შესული გემების წყალწყვის ჯამური მაჩვენებლის პროპორციულად. ხარჯის განაწილების გამოთვლისას მხედველობაში არ მიიღება სამხედრო და სახელმწიფო ან სხვა არაკომერციული დანიშნულების გემები, არასატვირთო ოპერაციებისთვის განკუთვნილი გემები, მათ შორის ნავსადგურის ფლოტი და ფსკერდარმავებითი სამუშაოებისათვის განკუთვნილი გემები.

ამასთან, წარმოდგენილი პროექტის მიხედვით განისაზღვრება, რომ საქართველოს ნავსადგურში ორი ან მეტი სანავსადგურე ერთეულის არსებობის შემთხვევაში, სანავსადგურე ერთეულები შესასვლელი არხის დარღვევასა და მოვლა-პატრონობას ახორციელებენ მათ შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე, საქართველოს მთავრობის დადგენილებით განსაზღვრული წესით.

კანონპროექტით გათვალისწინებულია სააგენტოსთვის უფლებამოსილების მინიჭება საქართველოს მთავრობის ნორმატიული აქტით განსაზღვრულ შემთხვევაში, განახორციელოს არხის დაღრმავების სამუშაოები და უზრუნველყოს არხის სიღრმეების შენარჩუნება. ასეთ შემთხვევაში ნავსადგურის შესასვლელი არხის გამოყენების საფასური განისაზღვრება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის შესაბამისი ნორმატიული აქტით. სააგენტო არ არის პასუხისმგებელი სანავსადგურე ერთეულების საკუთრებაში ან/და მფლობელობაში არსებულ ინფრასტრუქტურაზე გაწეულ ნებისმიერ ხარჯზე. აღნიშნულ შემთხვევაში სააგენტო თავის უფლებამოსილებას ახორციელებს დამოუკიდებლად ან მესამე პირის მეშვეობით, ამასთან, სააგენტოს არ აქვს უფლება აღნიშნული ფუნქციის განხორციელება გადასცეს სანავსადგურე ერთეულს ან მის ურთიერთდამოკიდებულ პირს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის გათვალისწინებით კოდექსს ემატება 74¹ მუხლი.

ა.დ) კანონპროექტის კავშირი სამთავრობო პროგრამასთან და შესაბამის სფეროში არსებულ სამოქმედო გეგმასთან, ასეთის არსებობის შემთხვევაში (საქართველოს მთავრობის მიერ ინიცირებული კანონპროექტის შემთხვევაში);

აღნიშნული ქვეპუნქტი არ გამოიყენება წარმოდგენილი კანონპროექტის მიმართ. (კანონპროექტი არ არის ინიცირებული საქართველოს მთავრობის მიერ)

ა.ე) კანონპროექტის ძალაში შესვლის თარიღის შერჩევის პრინციპი, ხოლო კანონისთვის უკუძალის მინიჭების შემთხვევაში – აღნიშნულის თაობაზე შესაბამისი დასაბუთება;

კანონის საკითხის აქტუალურობიდან გამომდინარე, მიზანშეწონილია მისი ამოქმედება გამოქვეყნებისთანავე. კანონის პროექტი არ ითვალისწინებს მისთვის უკუძალის მინიჭების საკითხს.

ა.ვ) კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვის მიზეზები და შესაბამისი დასაბუთება (თუ ინიციატორი ითხოვს კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვას):

კანონპროექტის დაჩქარებული წესით განხილვა გამოწვეულია რეგიონში შექმნილი ახალი რეალობის გათვალისწინებით, მნიშვნელოვნად გაზრდილია მიმართვიანობა საქართველოს სატრანსპორტო დერეფნის გავლით სატვირთო გადაზიდვების განხორციელებაზე, რაც საჭიროებს სათანადო მზაობას საქართველოში არსებული სატრანსპორტო-ლოგისტიკური ინფრასტრუქტურის, მათ შორის სანავსადგურე სექტორის მხრიდან. ამ მხრივ, მნიშვნელოვანია, რომ საქართველოს ნავსადგურებში შეუფერხებლად და უსაფრთხოდ ხორციელდებოდეს ყველა შესაბამისი მომსახურება, რომელიც დაკავშირებულია გემების შესვლა-გასვლის, მათი დატვირთვა-გადმოტვირთვის და ტვირთის დამუშავების უზრუნველყოფასთან. შესაბამისად, ვინაიდან წარმოდგენილი პროექტი დაკავშირებულია ნავსადგურის შესასვლელი არხის ეფექტური გამოყენების უზრუნველყოფასთან, აუცილებელია მისი დაჩქარებული წესით მიღება, რათა არ შეფერხდეს სატრანსპორტო გადაზიდვის ოპერაციები დღეს არსებული გაზრდილი მოთხოვნისა და გამოწვევების გათვალისწინებით. ამასთან, საზღვაო ნავსადგურის უსაფრთხოებისა და ღიაობის უზრუნველყოფის მიზნებისთვის, მნიშვნელოვანია დროულად მოხდეს ნავსადგურის შესასვლელი არხით სარგებლობისა და მისი გამოყენების საკითხების მოწესრიგება საკანონმდებლო დონეზე.

ბ) კანონპროექტის ფინანსური გავლენის შეფასება საშუალოვადიან პერიოდში (კანონპროექტის ამოქმედების წელი და შემდგომი 3 წელი):

ბ.ა) კანონპროექტის მიღებასთან დაკავშირებით აუცილებელი ხარჯების დაფინანსების წყარო:

სანავსადგურე ერთეულები შესასვლელი არხის ან/და შესასვლელი არხის საერთო ნაწილის დარღმავებას და მოვლა-პატრონობას ახორციელებენ მათ შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე. იმ შემთხვევაში თუ სანავსადგურე ერთეულ(ებ)ის მიზეზით, არ ხდება შესაბამისი ხელშეკრულების გაფორმება და შეუძლებელია ნავსადგურის შესასვლელი არხის ადმინისტრირების საერთო პირობებზე შეთანხმება, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო უზრუნველყოფს არხის დაღრმავების სამუშაოებს და არხის სიღრმეების შენარჩუნებას. აღნიშნულ შემთხვევაში, დაღრმავების სამუშაოების წარმოებას სააგენტო უზრუნველყოფს საკუთარი ბიუჯეტიდან.

ბ.ბ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე:

კანონპროექტის მიღება მოახდენს გავლენას ბიუჯეტის საშემოსავლო ნაწილზე. იმ შემთხვევაში თუ სანავსადგურე ერთეულ(ებ)ის მიზეზით, არ ხდება შესაბამისი ხელშეკრულების გაფორმება, როგორც უკვე აღინიშნა, სააგენტო იქნება უფლებამოსილი განახორციელოს არხის დაღრმავების სამუშაოები. რა შემთხვევაშიც, ჩნდება შესაძლებლობა, სააგენტომ მიიღოს არხის გამოყენების საფასური. კერძოდ, საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის „საჯარო სამართლის იურიდიული პირის-საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ გაწეული მომსახურების სახეების, ვადების, საფასურის განაკვეთის, ასევე საფასურის გადახდისა და გადახდილი საფასურის დაბრუნების წესისა და პირობების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანებით განისაზღვრება არხის მომსახურების საფასური. შესაბამისად, თუ სააგენტოს მიერ მოხდება არხის დაღრმავება, არხის გამოყენების საფასურს სააგენტო მიიღებს საკუთარ ბიუჯეტში. რაც შეეხება არხის მომსახურების საფასურის განსაზღვრას, დაღრმავების მომსახურების

საშუალო ტარიფი დადგინდება, საერთაშორისო ბაზარზე ზღვის ფსკერის დაღრმავების მომსახურების საფასურების გათვალისწინებით.

საქართველოს საგადასახადო კოდექსში 2021 წლის 01 იანვრის განხორციელებული ცვლილებებით, კერძოდ კი 158-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ეკონომიკურ საქმიანობად არ განიხილება სახელმწიფო ხელისუფლების/მუნიციპალიტეტის ორგანოს ან საჯარო სამართლის იურიდიული პირის საქმიანობა, თუ ის საქმიანობის განხორციელებისას მოქმედებს, როგორც სახელმწიფო ორგანო (ახორციელებს სახელმწიფოს მიერ მისთვის დელეგირებულ უფლებამოსილებას), იმ შემთხვევაშიც კი, როდესაც ამ საქმიანობისთვის დადგენილია საწევრო, მოსაკრებელი, საფასური ან სხვა გადასახდელი, გარდა იმ საქმიანობებისა, რომელიც ჩამოთვლილია ამავე ქვეპუნქტში.

შესაბამისად, სსიპ „საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო“ ანაზღაურების სანაცვლოდ (დადგენილია საფასური) ახორციელებს მომსახურების გაწევას, როგორც სახელმწიფო ორგანო (ახორციელებს სახელმწიფოს მიერ მისთვის დელეგირებულ უფლებამოსილებას), ეს საქმიანობა არ განიხილება ეკონომიკური საქმიანობად და, შესაბამისად, დღგ-ით დასაბეგრ ოპერაციად. აქედან გამომდინარე სააგენტოს შემოსავლებს აღრიცხავს დღგ-ს გადასახადის ჩათვლით.

ბ.გ) კანონპროექტის გავლენა სახელმწიფო ან/და მუნიციპალიტეტის ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე:

იმ შემთხვევაში თუ სანავსადგურე ერთეულ(ებ)ის ბრალით, არ ხდება შესაბამისი ხელშეკრულების გაფორმება და შეუძლებელია ნავსადგურის შესასვლელი არხის ადმინისტრირების საერთო პირობებზე შეთანხმება, საზღვაო ტრანსპორტის სააგენტო უფლებამოსილი იქნება განახორციელოს არხის დაღრმავების სამუშაოები და უზრუნველყოს არხის სიღრმეების შენარჩუნება, რაც მოახდენს გავლენას სააგენტოს ბიუჯეტის ხარჯვით ნაწილზე. ხოლო ხარჯის ანაზღაურება განხორციელდება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის მიერ დადგენილი ნორმატიული აქტით განსაზღვრული არხის გამოყენების საფასურის საფუძველზე.

ბ.დ) სახელმწიფოს ახალი ფინანსური ვალდებულებები, კანონპროექტის გავლენით სახელმწიფოს ან მის სისტემაში არსებული უწყების მიერ მისაღები პირდაპირი ფინანსური ვალდებულებების (საშინაო ან საგარეო ვალდებულებები) მითითებით;

კანონპროექტის მიღება არ წარმოშობს სახელმწიფოს ახალ ფინანსურ ვალდებულებებს.

ბ.ე) კანონპროექტის მოსალოდნელი ფინანსური შედეგები იმ პირთათვის, რომელთა მიმართაც ვრცელდება კანონპროექტის მოქმედება, იმ ფიზიკურ და იურიდიულ პირებზე გავლენის ბუნებისა და მიმართულების მითითებით, რომლებზედაც მოსალოდნელია კანონპროექტით განსაზღვრულ ქმედებებს ჰქონდეს პირდაპირი გავლენა;

კანონპროექტის მიღებამ შესაძლოა გამოიწვიოს ფინანსური შედეგები სანავსადგურე ერთეულებისთვის. კანონპროექტის შესაბამისად, სანავსადგურე ერთეულები პასუხისმგებელნი არიან შესასვლელი არხის საპროექტო სიღრმეების შენარჩუნებაზე და ვალდებულნი არიან შესასვლელი არხის დაღრმავება და მოვლა-პატრონობა

განახორციელონ მათ შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე. იმ შემთხვევაში, თუ სანავსადგურე ერთეულები, ვერ შეთანხმდებიან ხელშეკრულების პირობებზე, მათ არ ექნებათ უფლება მიიღონ არხის გამოყენების საფასური. ვინაიდან, როგორც უკვე აღინიშნა, ასეთ შემთხვევაში, სააგენტო ახდენს არხის დაღრმავების სამუშაოებს და შესაბამისად, არხის მომსახურების საფასურსაც მიიღებს სააგენტო. ყოველივე ზემოაღნიშნული, გამოიწვევს სანავსადგურე ერთეულებზე ფინანსურ შედეგებს.

ბ.ვ) კანონპროექტით დადგენილი გადასახადის, მოსაკრებლის ან სხვა სახის გადასახდელის (ფულადი შენატანის) ოდენობა შესაბამის ბიუჯეტში და ოდენობის განსაზღვრის პრინციპი:

სააგენტოს მიერ არხის დაღრმავების შემთხვევაში, არხის მომსახურების საფასური, განისაზღვრება საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის ბრძანების შესაბამისად. როგორც უკვე აღინიშნა, არხის დაღრმავების მომსახურების საფასური დადგინდება, საერთაშორისო ბაზარზე ზღვის ფსკერის დაღრმავების მომსახურების საფასურების გათვალისწინებით.

ბ¹) ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე კანონპროექტის ზეგავლენის შეფასება:

კანონპროექტი არ ახდენს გავლენას ბავშვის უფლებრივ მდგომარეობაზე.

გ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო სამართლებრივ სტანდარტებთან:

გ.ა) კანონპროექტის მიმართება ევროკავშირის სამართალთან:

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირის სამართალს.

გ.ბ) კანონპროექტის მიმართება საერთაშორისო ორგანიზაციებში საქართველოს წევრობასთან დაკავშირებულ ვალდებულებებთან:

კანონპროექტი შეესაბამება საქართველოს მიერ საერთაშორისო ორგანიზაციებში წევრობასთან დაკავშირებით აღებული ვალდებულებებს.

გ.გ) კანონპროექტის მიმართება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებთან და შეთანხმებებთან, აგრეთვე, ისეთი ხელშეკრულების/შეთანხმების არსებობის შემთხვევაში, რომელსაც უკავშირდება კანონპროექტის მომზადება, – მისი შესაბამისი მუხლი ან/და ნაწილი;

კანონპროექტი არ ეწინააღმდეგება საქართველოს ორმხრივ და მრავალმხრივ ხელშეკრულებებს და შეთანხმებებს. აგრეთვე, კანონპროექტის მიღება არ უკავშირდება რომელიმე ხელშეკრულებას/შეთანხმებას.

გ.დ) არსებობის შემთხვევაში, ევროკავშირის ის სამართლებრივი აქტი, რომელთან დაახლოების ვალდებულებაც გამომდინარეობს „ერთი მხრივ, საქართველოსა და, მეორე

მზრივ, ევროკავშირსა და ევროპის ატომური ენერჯის გაერთიანებას და მათ წევრ სახელმწიფოებს შორის ასოცირების შესახებ შეთანხმებიდან“ ან ევროკავშირთან დადებული საქართველოს სხვა ორმხრივი და მრავალმხრივი ხელშეკრულებებიდან;

ასეთი არ არსებობს.

დ) კანონპროექტის მომზადების პროცესში მიღებული კონსულტაციები:

დ.ა) სახელმწიფო, არასახელმწიფო ან/და საერთაშორისო ორგანიზაცია/დაწესებულება, ექსპერტი, სამუშაო ჯგუფი, რომელმაც მონაწილეობა მიიღო კანონპროექტის შემუშავებაში, ასეთის არსებობის შემთხვევაში :

ასეთი არ არსებობს.

დ.ბ) კანონპროექტის შემუშავებაში მონაწილე ორგანიზაციის/დაწესებულების, სამუშაო ჯგუფის, ექსპერტის შეფასება კანონპროექტის მიმართ, ასეთის არსებობის შემთხვევაში:

ასეთი არ არსებობს.

დ.გ) სხვა ქვეყნების გამოცდილება კანონპროექტის მსგავსი კანონების იმპლემენტაციის სფეროში, იმ გამოცდილების მიმოხილვა, რომელიც მაგალითად იქნა გამოყენებული კანონპროექტის მომზადებისას, ასეთი მიმოხილვის მომზადების შემთხვევაში;

ასეთი არ არსებობს.

ე) კანონპროექტის ავტორი:

საქართველოს პარლამენტის წევრები: დავით სონდულაშვილი, ეკა სეფაშვილი, გოჩა ენუქიძე, ლევან მაგალობლიშვილი,

ვ) კანონპროექტის ინიციატორი:

საქართველოს პარლამენტის წევრები: დავით სონდულაშვილი, ეკა სეფაშვილი, გოჩა ენუქიძე, ლევან მაგალობლიშვილი,