



**საქართველოს უზენაესი სასამართლო
განჩინება
საქართველოს სახელით**

საქმე №330210014514587

საქმე №ას-348-348-2018

20 აპრილი, 2018

წელი

№ას-348-348-2018 ლ-----

ქ. თბილისი

**სამოქალაქო საქმეთა პალატა
შემადგენლობა:**

**ზურაბ ძლიერიშვილი (თავმჯდომარე, მომხსენებელი),
ბესარიონ ალავიძე, პაატა ქათამაძე**

საქმის განხილვის ფორმა – ზეპირი მოსმენის გარეშე

კასატორი – შპს „გ-----ი“ (შემდგომში – მოსარჩელე)

მოწინააღმდეგე მხარე – სს „ს-----ა“ (შემდგომში – მოპასუხე)

**გასაჩივრებული განჩინება – თბილისის სააპელაციო სასამართლოს
სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 11 იანვრის განჩინება**

კასატორის მოთხოვნა – გასაჩივრებული განჩინების გაუქმება

დავის საგანი – ფულადი ვალდებულების შესრულება

ა ლ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი:

სასარჩელო მოთხოვნა:

1. შპს „გ-----მა“ (შემდგომში – მოსარჩელე) სარჩელი აღძრა სასამართლოში სს „ს-----ის“ (შემდგომში – მოპასუხე) მიმართ 5074 ლარის გადახდის შესახებ.

სარჩელის საფუძვლები:

2. მოსარჩელის განმარტებით, მის ძირითად საქმიანობის სფეროს წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვა სახმელეთო, საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის მეშვეობით. ფოთის სადგურიდან რუსთავის სადგურის დანიშნულებით ტვირთის, მანქანებისა და მექანიკური დანადგარების გადასაზიდად მოსარჩელეს მიეწოდა 33 ვაგონი, აქედან 2013 წლის 29 ნოემბერს, 21:00 საათზე მიეწოდა 10 ვაგონი, რომელიც დაიტვირთა და ჩაბარდა მოპასუხეს 30 ნოემბერს, 16:20 საათზე. ანალოგიურად, 30 ნოემბერს, 15:20 საათზე მიეწოდა და 1 დეკემბერს, 17:50 საათზე ჩაბარდა 10 ვაგონი. ასევე, 2 დეკემბერს 19:30 საათზე მიეწოდა და 3 დეკემბერს, 16:00 საათზე ჩაბარდა 13 ვაგონი.

3. მოსარჩელემ მიუთითა, რომ დასახელებული ცარიელი ვაგონების მიწოდება-მიღებაზე და დატვირთული ვაგონების ჩაბარება-მიღებაზე პრეტენზიის არარსებობის პირობებში, დადგენილი წესით გაფორმდა ორმხრივად ხელმოწერილი მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი „სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო“, რის შემდეგაც კანონით განსაზღვრული წესით გამოიწერა 33 ცალი „ტვირთის გადაზიდვის ქვითარი ტვირთის მიღებაზე“. პრეტენზიის არარსებობის პირობებში, გასაგზავნად მიღებულ ვაგონებზე არასწორი დატვირთვის მოტივით სრულიად უსაფუძვლოდ, თანაც მოსარჩელის მონაწილეობის გარეშე, 24 საათზე მეტი მომსახურების ანგარიშზე ცალმხრივად გააფორმეს მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი – „საერთო ფორმის აქტი“. ზემოაღნიშნული ფაქტებისა და კანონის სრული უგულვებელყოფით ვაგონების მიწოდებისა და აკრეფის უწყისით გაანგარიშდა 24 საათზე მეტი მომსახურების საფასური – 6254 ლარი, საიდანაც, მოსარჩელეს არაკანონიერად დაერიცხა 5074 ლარი.

მოპასუხის პოზიცია:

4. მოპასუხემ სარჩელი არ ცნო და მიუთითა, რომ 2013 წლის 29 ნოემბერს, 30 ნოემბერსა და 2 დეკემბერს სადგურ ფოთში მოსარჩელის ელექტრონული განაცხადის საფუძველზე №----- და №----- გადაზიდვის დავალებებით ნოემბერ-დეკემბერში დაგეგმილი იყო 50 ვაგონი ტვირთი მანქანებისა და მექანიკური დანადგარების გადაზიდვა. ასევე, მოსარჩელის ელექტრონული განაცხადის თანახმად, გადასაზიდი ტვირთი მოთავსებული უნდა ყოფილიყო ერთგვაროვანი ზომის ყუთებში სტანდარტული ზომებით და წონით მოპასუხისათვის მოქმედი „ტვირთების განლაგებისა და დამაგრების წესების“ შესაბამისად. ვაგონების დატვირთვის შემდეგ „სადგური ფოთის“ სატვირთო

მომსახურების სპეციალისტის მიერ შემოწმდა ვაგონებში ტვირთის დანადგარები. აღმოჩნდა, რომ ვაგონებში ტვირთი იყო სხვადასხვა ზომის, წონისა და სიმაღლის. ამავე დროს, არ იყო დამაგრებული. რაც შეეხება სამანქანოვროებს, №-----, №-----, №-----, №----- დაიხურა იმიტომ, რომ ვაგონები იმყოფებოდა გემმისადგომზე და ვაგონებში ტვირთის დამაგრების გასინჯვა გემმისადგომზე ფიზიკურად შეუძლებელია. ტვირთის დამაგრება რეალურად მოწმდება პორტის გადასაყენებელ ლიანდაგზე, ნავმისადგომიდან გადმოყვანისას, პარკში რაიმე მიზეზის აღმოჩენის შემთხვევაში ხდება საერთო ფორმის აქტის, სათანადო მიზეზის მითითებით შედგენა და შეტყობინება ტვირთგამგზავნზე, რაც მოცემულ შემთხვევაში არ მომხდარა.

5. მოპასუხის მითითებით, წინამდებარე საქმეს ერთვის საერთო ფორმის აქტები, რომელიც არის მკაცრი აღრიცხვის სატრანსპორტო დოკუმენტი და ადასტურებს სადგურ ფოთში მოსარჩელის მიერ ვაგონების დაყოვნების ფაქტს, რაც განპირობებულია მოსარჩელის მხრიდან ტვირთის არასწორად დამაგრების გამო, რაზედაც განხორციელდა 24 საათზე მეტი მომსახურების დარიცხვა.

პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი:

6. თბილისის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 24 აპრილის გადაწყვეტილებით სარჩელი არ დაკმაყოფილდა, რაც მოსარჩელემ გაასაჩივრა სააპელაციო წესით.

სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი და ფაქტობრივ-სამართლებრივი დასაბუთება:

7. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 11 იანვრის განჩინებით სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა, ხოლო გასაჩივრებული გადაწყვეტილება დარჩა უცვლელად შემდეგ გარემოებათა გამო:

8. სააპელაციო პალატის მითითებით, კვლევის საგანია, თუ რამდენად საფუძვლიანად გაფორმდა მკაცრი აღრიცხვის ოთხი დოკუმენტი – „საერთო ფორმის აქტი“ (ფორმა „გუ-23“, №-----, №-----, №-----, №-----), რომელზე დაყრდნობითაც მოსარჩელეს დაერიცხა 24 საათზე მეტი ვადის მომსახურების (ვაგონების მოცდენის) სადავოდ გამხდარი საფასური – 5074 ლარი.

9. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, გარემოებები, რომლებიც სარკინიგზო მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს, დასტურდება კომერციული, ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტებით. ამავე მუხლის მე-15 პუნქტის მიხედვით, ამ მუხლით გაუთვალისწინებელ სხვა გარემოებათა დასამოწმებლად დგება ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტები, „რკინიგზით მგზავრთა გადაყვანის, ბარგის, ტვირთ-ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის

წესების“ და „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად. ამავე კოდექსის მე-14 მუხლის მე-3 პუნქტის „ბ“ ქვეპუნქტით ვაგონსა და სატვირთო ავტომობილებში ტვირთის დატვირთვას, გადმოტვირთვას და დახარისხებას ახორციელებს ტვირთგამგზავნი (ტვირთმიმღები) – საერთო და არასაერთო სარგებლობის ადგილებში, თუ რკინიგზას არ აკისრია ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვის და დახარისხების ვალდებულება. ამავე მუხლის მე-8, მე-9 და მე-10 პუნქტებით ვაგონში (კონტეინერში) ტვირთის დატვირთვა ხორციელდება დატვირთვის ტექნიკური ნორმების შესაბამისად, ვაგონსა (მათ შორის, ღია მოძრავ შემადგენლობაში) და კონტეინერში ტვირთის განლაგება და დამაგრება ხდება ტექნიკური მოთხოვნების დაცვით, ტვირთის დასატვირთად, დასამაგრებლად და გადასაზიდად საჭირო მასალების, პაკეტირების საშუალებებისა და სხვა მოწყობილობების დაყენებასა (დატვირთვისას) და მოხსნას (გადმოტვირთვისას) უზრუნველყოფს ტვირთგამგზავნი (ტვირთმიმღები) ან რკინიგზა – იმის მიხედვით, თუ ვინ ახდენს ტვირთის დატვირთვა-გადმოტვირთვას. ამ მოწყობილობების მიწოდებას უზრუნველყოფს ტვირთგამგზავნი, რის შესახებაც მიუთითებს ზედნადებში. ამავე მუხლის მე-11 პუნქტის მიხედვით, ტვირთგამგზავნი პასუხს აგებს მის მიერ ტვირთის არასწორად დატვირთვა-გადმოტვირთვის, დახარისხების გამო, წარმოშობილი ზიანისათვის. ზემოაღნიშნული კოდექსის მე-19 მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, ტვირთგამგზავნი ვალდებულია, ტვირთის გადასაზიდად წარდგენამდე მოამზადოს იგი ტრანსპორტირებისათვის, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისა და სახანძრო უსაფრთხოება, ტვირთის, ვაგონებისა და კონტეინერების დაცულობა, მათი ტვირთამწეობისა და ტევადობის ოპტიმალური გამოყენება. ტვირთის ტარა, შეფუთვა და ხარისხი უნდა შეესაბამებოდეს სახელმწიფო სტანდარტებისა და ტექნიკური პირობების მოთხოვნებს. 2003 წლის 16 აპრილს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის №26 ბრძანებით „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ სადავო პერიოდში მოქმედი 106-ე მუხლის მე-2 პუნქტის მიხედვით, თუ გადაზიდვის პროცესში გამოვლინდა ტვირთის დამაგრების ან მდგრადობის დარღვევა, გამყოლი ვალდებულია, წერილობით მიმართოს სადგურის უფროსს და მოითხოვოს ვაგონის მოხსნა, ამ შემთხვევაში გამყოლი იღებს ზომებს დამაგრების გასასწორებლად, ტვირთის განლაგების და მდგრადობის აღსადგენად. თუ ტვირთის დამაგრების ან მდგრადობის დარღვევა რკინიგზის მიზეზით მოხდა, იგი ვალდებულია, თვითონ გამოასწოროს ეს ხარვეზი. ტვირთის დამაგრებისა და დატვირთვის შემოწმების შედეგები, აგრეთვე, ტვირთგამგზავნის მიზეზით ვაგონის იძულებითი მოცდენის დრო აღინიშნება საერთო ფორმის აქტში. ზედნადების მეორე მხარეზე არსებულ მე-5 გრაფაში „რკინიგზის აღნიშვნები“ ჩაიწერება საერთო ფორმის აქტის ნომერი და შედგენის თარიღი (საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2006 წლის 19 დეკემბრის №1-1/1524 ბრძანება). ზემოაღნიშნული ბრძანების 434-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად, საერთო ფორმის აქტს

ადგენს რკინიგზა, რითაც დასტურდება შემდეგი იურიდიული მნიშვნელობის ფაქტი: „დანიშნულების და გზადმდებარე სადგურში ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით“, ხოლო ამავე მუხლის მე-2 პუნქტით საერთო ფორმის აქტს სადგური ადგენს 4 ეგზემპლარად. საერთო ფორმის აქტის ყოველ ეგზემპლარზე, გრაფაში რკ/გზის სადგური —, დაისმის აქტის შემდგენელი სადგურის სტრიქონული შტემპელი.

10. საქმეზე თანდართული „სატვირთო გადაზიდვების კომერციული და ფინანსური აღრიცხვის და დარიცხვისათვის აუცილებელი დოკუმენტების წარმოების, აღრიცხვის, ექსპედირების და „სატვირთო საქმიანობის აღრიცხვის ერთიან ელექტრონულ სისტემაში“ შეტანის წესის 3.3 მუხლის მიხედვით, სადგურის მომსახურების და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ფორმა „გუ-45“) ფორმდება სადგურის მომსახურების გაწევისას: ინვენტარული პარკის ვაგონების (კონტეინერების) მიწოდება-გამოტანისას, ხოლო საკუთარი ვაგონებისათვის (კონტეინერებისათვის) მიწოდების ან გამოტანისას და სადგურის სხვა მომსახურებისას (მათ შორის ბორანზე შეგორების ან გამოგორებისას), ხოლო „სადგურში კლიენტის მიზეზით დამატებითი მომსახურების, კერძოდ, 24 საათზე მეტი მომსახურების დროის აღრიცხვა ხდება: სამახსოვროში მითითებული ოპერაციის დაწყებიდან ოპერაციის დასრულებამდე დროის ინტერვალისა და საერთო ფორმის აქტებით აღრიცხული მოცდენის დროების (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) აჯამვით. ამავე წესების 3.4. მუხლის მიხედვით, ს-----აზე გამგზავნ სადგურში, მსვლელობის გზაზე და დანიშნულების სადგურში მომსახურების გაწევის შეყოვნებისას, ხდება საერთო ფორმის აქტის შედგენა (ფორმა გუ-23) ვაგონების (კონტეინერების) შეფერხების ყველა შემთხვევაზე, გარდა შეპირაპირების სადგურებში და მსვლელობის გზაზე მატარებელთა დასამუშავებლად საჭირო ტექნოლოგიური პროცესისა. საერთო ფორმის აქტზე ხელს აწერენ ის პირები (არანაკლებ ორი), რომლებიც მონაწილეობენ იმ გარემოებათა დადასტურებაში, რაც გახდა აქტის შედგენის საფუძველი. საერთო ფორმის აქტს ხელმოწერით ადასტურებს სადგურის უფროსი ან მისი მოადგილე ან მოვალეობის შემსრულებელი პირი და მოწმდება სადგურის სტრიქონული შტემპელით.

11. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის (შემდგომში – სსსკ) 102-ე მუხლის თანახმად, სააპელაციო პალატამ მიიჩნია, რომ ვაგონების მოცდენის გარემოების დამადასტურებელი ერთადერთი დასაშვები მტკიცებულება საერთო ფორმის აქტია.

12. საქართველოს კანონის „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის“ 22-ე მუხლის მე-7 პუნქტის შესაბამისად, ტვირთის გადაზიდვისა და ამასთან დაკავშირებული სხვა მომსახურების გაწევის (სამუშაოს შესრულების) საფასურის გადახდამდე ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნებისა და ტვირთის ვაგონში (კონტეინერში) შენახვისათვის პასუხისმგებლობა, აგრეთვე, ვაგონით (კონტეინერით) სარგებლობის საფასურის გადახდის ვალდებულება მისი დაყოვნების მთელი დროისათვის ეკისრება ტვირთმფლობელს ან ექსპედიტორს

ხელშეკრულების შესაბამისად. ამავე კანონის 27-ე მუხლის პირველი და მეორე პუნქტების თანახმად, დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთის შენახვა და გაცემა ხორციელდება „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად, ხოლო დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთი უფასოდ ინახება 24 საათის განმავლობაში. ამ ვადის ათვლა იწყება რკინიგზის მიერ თავისი საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის დღის 24 საათიდან ან ტვირთმიმღების საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის ადგილზე მიწოდების დღის 24 საათიდან. რკინიგზის სადგურში აღნიშნულზე მეტი ვადით ტვირთის შენახვისათვის დადგენილია შესაბამისი საფასური, რომელსაც რკინიგზას უხდის ტვირთმიმღები ან ექსპედიტორი ან ტვირთის გატანაზე უფლებამოსილი სხვა პირი.

13. საქმეში წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტების მიხედვით, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენა დაიწყო 2013 წლის 30 ნოემბრის 16:00 საათზე და დასრულდა – 2013 წლის 2 დეკემბერს, 19:00 საათზე. №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 1 დეკემბრის 17:30 საათი, დასრულების კი – 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენა დაიწყო 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათზე და დასრულდა 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათზე. №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების დრო – 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი.

14. ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებულია ტვირთგამგზავნის – მოსარჩელის მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა ან/და დამაგრება. სასამართლო სხდომაზე მოწმემ მიღება-ჩაბარების სამახსოვროებთან დაკავშირებით განმარტა, რომ აღნიშნულით დასტურდება ვაგონზე სატვირთო ოპერაციის დასრულების ფაქტი და იგი არ მოიცავს ინფორმაციას ტვირთის დამაგრების სტანდარტებთან დაკავშირებით, №„გუ-45“ ფორმაში აღნიშნულია მხოლოდ ვაგონის მიწოდებისა და დატვირთვის დასრულების დრო, ხოლო ტვირთის დამაგრების ხარისხი მოწმდება სატვირთო მომსახურების სპეციალისტების მიერ. სხვა მოწმემ №„გუ-29“ ფორმასთან დაკავშირებით განმარტა, რომ იგი მოიცავს ინფორმაციას, თუ რა სახის ტვირთით დაიტვირთა ვაგონი და არა ტვირთის დამაგრებასთან დაკავშირებით, ხოლო ვაგონები არ იყო დატვირთული სრულყოფილად და ტვირთი დამაგრებული არ იყო. ვაგონების არასწორი დამაგრება და, აღნიშნულის გამო, მათი მოცდენა დადასტურებულია კიდევ ერთი მოწმის ახსნა-განმარტებით. 2013 წლის 27 იანვარს სადგურ ფოთში სადგურის უფროსთან ჩატარებული ოპერატიული თათბირის შესახებ №-9 ოქმითა და რამდენიმე ფიზიკური პირის ახსნა-განმარტებებით, ასევე, დასტურდება 2013 წლის 30 ნოემბერს, 1 და 2 დეკემბერს მოსარჩელის მიერ ტვირთის არასწორი დამაგრების ფაქტი. ამდენად, საქმეში წამოდგენილი სხვა მასალებითაც, საერთო ფორმის აქტების გარდა,

დასტურდება ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებული ტვირთგამგზავნის – მოსარჩელის მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა ან/და დამაგრება.

15. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-19 მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, ტვირთის გადასაზიდად მომზადებისას ტვირთგამგზავნი ვალდებულია, ტვირთის გადასაზიდად წარდგენამდე მოამზადოს იგი ტრანსპორტირებისათვის, რათა უზრუნველყოფილ იქნეს სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისა და სახანძრო უსაფრთხოება, ტვირთის, ვაგონებისა და კონტეინერების დაცულობა, მათი ტვირთამწეობისა და ტევადობის ოპტიმალური გამოყენება. ტვირთის ტარა, შეფუთვა და ხარისხი უნდა შეესაბამებოდეს სახელმწიფო სტანდარტებისა და ტექნიკური პირობების მოთხოვნებს. ამავე კოდექსის 59-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, რკინიგზის სადგურების, ვაგზლების, სამგზავრო ბაქნების და სტრუქტურული ერთეულების ტერიტორიები და სარკინიგზო ლიანდაგები, რომლებზედაც მოძრაობენ მატარებლები და სრულდება სამანევრო და დატვირთვა-გადმოტვირთვის სამუშაოები, წარმოადგენს მომეტებული საშიშროების ზონებს და, მე-60 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, სარკინიგზო ტრანსპორტის საწარმოები (ორგანიზაციები და ა.შ.) უზრუნველყოფენ მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის გადაზიდვის, მატარებლებისა და სხვა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებების მოძრაობისა და სახანძრო უსაფრთხოებას (მათ შორის, სამანევრო სამუშაოების შესრულების უსაფრთხოებას), აგრეთვე, შრომის პირობებისა და გარემოს დაცვას.

16. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო პალატის განმარტებით, ნათელია, რომ ტვირთის სწორი დატვირთვა და დამაგრება რკინიგზაზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წინაპირობაა, რომელიც ემსახურება კატასტროფების, უბედური შემთხვევების თავიდან აცილების ლეგიტიმურ მიზანს და აღნიშნულის უზრუნველყოფა მოპასუხის, როგორც კომპლექსური საწარმოს ვალდებულებას წარმოადგენს.

17. სააპელაციო პალატამ მიიჩნია, რომ საქართველოს სარკინიგზო კოდექსით, მათ შორის, მე-8 თავით დადგენილი მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და ორგანიზების ძირითადი დებულებები და ზოგადი პრინციპები სწორედ იმაზე მიუთითებენ, რომ ზემოაღნიშნული ღონისძიებები მოპასუხის მიერ უნდა ხორციელდებოდეს უწყვეტად, შესაბამისად, ტვირთის დატვირთვა/დამაგრების პროცედურებისა და შედეგების შემოწმება მოპასუხის მიერ შესაძლებელია ნებისმიერ დროს მის მფლობელობაში არსებული ქონებისა და მიწის გათვალისწინებით ტერიტორიაზე.

18. სააპელაციო სასამართლომ საქმის მასალების მიხედვით მიიჩნია, რომ „სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო“ და „საერთო ფორმის აქტი“ სხვადასხვა მნიშვნელობის მქონე დოკუმენტია. 2003 წლის 16 აპრილს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის №26 ბრძანებით „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანების 434-ე მუხლის პირველი პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად,

საერთო ფორმის აქტს ადგენს რკინიგზა, რითაც დასტურდება შემდეგი იურიდიული მნიშვნელობის ფაქტი: „დანიშნულების და გზადმდებარე სადგურში ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით“. სატვირთო გადაზიდვების კომერციული და ფინანსური აღრიცხვის და დარიცხვისათვის აუცილებელი დოკუმენტების წარმოების, აღრიცხვის, ექსპედირების და „სატვირთო საქმიანობის აღრიცხვის ერთიან ელექტრონულ სისტემაში“ შეტანის წესის 3.4. მუხლის მიხედვით, ს-----
-----აზე გამგზავნ სადგურში, მსვლელობის გზაზე და დანიშნულების სადგურში მომსახურების გაწევის შეყოვნებისას, ხდება საერთო ფორმის აქტის შედგენა (ფორმა გუ-23) ვაგონების (კონტეინერების) შეფერხების ყველა შემთხვევაზე, გარდა შეპირაპირების სადგურებში და მსვლელობის გზაზე მატარებელთა დასამუშავებლად საჭირო ტექნოლოგიური პროცესისა, მაშასადამე, ყველა ზემოხსენებულ შემთხვევებში დგება საერთო ფორმის აქტი. ამავე წესის 3.3 მუხლის მიხედვით, სადგურის მომსახურების და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ფორმა „გუ-45“) ფორმდება სადგურის მომსახურების გაწევისას: ინვენტარული პარკის ვაგონების (კონტეინერების) მიწოდება-გამოტანისას, ხოლო საკუთარი ვაგონებისათვის (კონტეინერებისათვის) მიწოდების ან გამოტანისას და სადგურის სხვა მომსახურებისას (მათ შორის ბორანზე შეგორების ან გამოგორებისას), ხოლო „სადგურში კლიენტის მიზეზით დამატებითი მომსახურების, კერძოდ, 24 საათზე მეტი მომსახურების დროის აღრიცხვა ხდება სამახსოვროში მითითებული ოპერაციის დაწყებიდან ოპერაციის დასრულებამდე დროის ინტერვალისა და საერთო ფორმის აქტებით აღრიცხული მოცდენის დროების (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) აჯამებით.

19. ამდენად, სააპელაციო პალატამ არ გაიზიარა აპელანტის პოზიცია, რომ სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროს გაფორმება რკინიგზის მხრიდან ტვირთის დატვირთვა/დამაგრება/შემოწმების გამომრიცხავი ან შემაფერხებელი გარემოებაა და შემდგომში საერთო ფორმის აქტის შედგენა შეუძლებელია.

20. ყოველივე აღნიშნულზე დაყრდნობით სააპელაციო პალატამ მიიჩნია, რომ სააპელაციო საჩივრის დაკმაყოფილებისა და გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების საფუძველი არ არსებობს.

კასატორის მოთხოვნა და საფუძვლები:

21. სააპელაციო სასამართლოს განჩინებაზე მოსარჩელემ შეიტანა საკასაციო საჩივარი და მოითხოვა მისი გაუქმება შემდეგი საფუძვლებით:

22. კასატორმა მიიჩნია, რომ სააპელაციო სასამართლომ გამოიყენა კანონი, რომელიც არ უნდა გამოეყენებინა და არ გამოიყენა კანონი, რომელიც უნდა გამოეყენებინა, ასევე, არასწორად განმარტა გამოყენებული კანონი.

23. კასატორის მოსაზრებით, „საერთაშორისო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმება გამოიყენება საერთაშორისო სარკინიგზო გადაზიდვების

შემთხვევაში. აღნიშნული საერთაშორისო შეთანხმების მე-2 მუხლის მე-3 პარაგრაფის მიხედვით, საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმება და მისი დანართები არ გამოიყენება ტვირთის გადაზიდვისას თუ გამგზავნი და დანიშნულების სადგურები ერთსა და იმავე ქვეყანაში მდებარეობს. სარჩელიდან კი ირკვევა, რომ მოცემული გადაზიდვა არ არის საერთაშორისო, რადგან გადაზიდვა ხდებოდა სადგურ ფოთიდან რუსთავში.

24. საერთაშორისო შეთანხმების ანალოგიურად, იგივეს ითვალისწინებს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-2 მუხლის პირველი ნაწილის „ბ“ ქვეპუნქტიც, კერძოდ, რადგან მოსარჩელეს, როგორც ექსპედიტორს, ტვირთი გადაჰქონდა სადგურ ფოთიდან რუსთავში, იგი არ წარმოადგენს საერთაშორისო გადაზიდვას, რასაც ადასტურებს რკინიგზის მიერ გამოწერილი გადაზიდვის დავალება და სადგურის მიერ გამოწერილი ადგილობრივი გადაზიდვის დროს გამოსაყენებელი ტვირთის გადაზიდვის ქვითრები (ფორმა გუ-29). ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, „საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით დადგენილი წესების გამოყენება ადგილობრივი სარკინიგზო გადაზიდვების დროს და ვაგონების დატვირთვისას ამ ნორმების დარღვევის მოტივით საერთო ფორმის აქტის შედგენა სცილდება სამართლებრივ ჩარჩოებს, რაც მტკიცებულებაა იმისა რომ, თუ ადგილობრივი გადაზიდვისას საერთაშორისო შეთანხმების წესები, რომელსაც ასევე იზიარებს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი, არ უნდა გამოყენებულიყო, შესაბამისად, მოსარჩელე მას ვერ დაარღვევდა.

25. მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზის მხრიდან არ უნდა დამდგარიყო საერთაშორისო შეთანხმებით გათვალისწინებული ნორმების დარღვევის საკითხი, ასეთის არსებობის შემთხვევაშიც, ფაქტობრივად, რკინიგზის მოთხოვნითა და მათთან შეთანხმებით მოსარჩელემ ტვირთი ვაგონებზე განალაგა და დაამაგრა საერთაშორისო წესებით დადგენილი პირობების შესაბამისად, რასაც ადასტურებს ტვირთის გადაზიდვის ქვითრები ტვირთის მიღებაზე – ფორმა „გუ-29-ში“ არსებული ჩანაწერები.

26. სააპელაციო სასამართლომ არ გაითვალისწინა ის გარემოება, რომ წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტების გაფორმების დროს საჭირო იყო კიდევ ერთი აუცილებელი პირობის – დირექტორთა საბჭოს დადგენილების 3.4 მუხლის შესრულება, რომლის თანახმად, საერთო ფორმის აქტზე ხელს უნდა აწერდეს არანაკლებ ორი პირი, რომლებიც მონაწილეობდნენ იმ გარემოებათა დადასტურებაში, რაც გახდა აქტის შედგენის საფუძველი. აღნიშნულის საჭიროებას თვით საერთო ფორმის აქტიც ითვალისწინებს (მესამე პირის ხელმოწერა, ანუ პირის, რომელიც სადგურის თანამშრომელი არაა). მოცემულ შემთხვევაში ყველა აქტი ხელმოწერილია მხოლოდ სადგურის ოპერატორის მიერ და დადასტურებულია სადგურის უფროსის მოადგილის მიერ, ანუ საერთო ფორმის აქტი შედგენილია დადგენილების 3.4 მუხლის უხეში დარღვევით, თანაც ცალმხრივად მოსარჩელის მონაწილეობის გარეშე. შედეგად სადგურის მიერ გაფორმებული საერთო ფორმის აქტები არ წარმოადგენს

სამართლებრივ დოკუმენტს. ასევე, არ შესრულებულა დირექტორთა საბჭოს მიერ დადგენილი წესი, რის გამოც აქტები დამოწმებული არაა სადგურის სტრიქონული შტემპელითაც. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლოს მიერ ადგილობრივი გადაზიდვისას საერთაშორისო შეთანხმების წესების (რომელსაც იზიარებს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსიც) გაუზიარებლობა და საერთო ფორმის აქტის კანონთან შესაბამისობის დასადგენად მხოლოდ მოწმეთა ჩვენებების დაუსაბუთებლად გამოყენება არ ადასტურებს აქტის, როგორც იურიდიული დოკუმენტის, მნიშვნელობას.

27. კასატორმა მიუთითა, რომ მოპასუხე საზოგადოებაში მოქმედებს ინსტრუქცია – „სატვირთო გადაზიდვების კომერციული და ფინანსური აღრიცხვის და დარიცხვისათვის აუცილებელი დოკუმენტების წარმოების, აღრიცხვის, ექსპედირების და სატვირთო საქმიანობის აღრიცხვის ერთიან ელექტრონულ სისტემაში შეტანის წესი“. აღნიშნული წესის 3.3. პუნქტის თანახმად, „სამახსოვროს ხელს აწერენ ჩამბარებული და მიმღები მხარეები: სადგურის ლიანდაგზე ვაგონების მიღება-ჩაბარების შემდეგ; მესამე და მეოთხე ეგზემპლარზე ასევე ხელს აწერს რკინიგზის სადგურის კლიენტის მომსახურების ოპერატორი, რომელმაც მიიღო სამახსოვრო მისი შემდგენელი სატვირთო მომსახურების სპეციალისტისაგან“.

28. აღნიშნული განსაზღვრებიდან გამომდინარე ირკვევა, რომ მოპასუხის მიერ დატვირთული ვაგონი გადასაზიდად მიღებულად ჩაითვლება იმ შემთხვევაში, თუ სამახსოვროებზე არსებობს მხარეების ხელმოწერები. რადგან სამახსოვროებზე ხელმოწერები შესრულებულია ორივე მხარის მიერ, მტკიცდება, რომ განხორციელდა არა მხოლოდ დატვირთული ვაგონების ფაქტობრივი მიღება, ანუ ვაგონები ფიზიკურად გადავიდა სადგურში, არამედ განხორციელდა მათი სამართლებრივი მიღებაც, ანუ ხელმოწერით დადასტურდა, რომ ვაგონი მიღებულია გადასაზიდად. თუ ეჭვის ქვეშ დადგება სამახსოვრო, როგორც მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი, რომელიც საერთო ფორმის აქტთან ერთად წარმოადგენს პირველადი დარიცხვის დოკუმენტს სადგურის მომსახურების დროის განსაზღვრისათვის, ამასთან, სიყალბედ ჩაითვლება სამახსოვროებში ნაჩვენები დატვირთული ვაგონების მხოლოდ აკრეფის დროის ნამდვილობა და სამახსოვროებზე გაკეთებული ორმხრივი ხელმოწერები, მაშინ სამართლებრივ აზრს კარგავს არა მარტო ვაგონების დატვირთვის ოპერაციის დასრულების დრო, რომელიც საერთო ფორმის აქტში გამოყენებულია ვაგონების მოცდენის საფუძვლად, არამედ მასში შეტანილი ყველა მონაცემი, როგორიცაა ცარიელი ვაგონების მიწოდების ოპერაციის დაწყებისა და მათი დატვირთვის ფრონტზე მიწოდების დრო, ასევე ვაგონების ნომრებისა და საგზაო უწყისის მონაცემებიც.

29. ამდენად, სააპელაციო სასამართლოს მხრიდან სამახსოვროში მხოლოდ ვაგონების აკრეფის დროის ნამდვილობის უარყოფა და დანარჩენი მონაცემების ჭეშმარიტებად აღიარება სამართლებრივი თვალსაზრისით გაუმართლებელია.

30. გარდა ამისა, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-12 მუხლის მე-5 პუნქტის თანახმად, „გადასაზიდად ტვირთის მიღების დასადასტურებლად

რკინიგზის სადგური ვალდებულია გადასცეს ტვირთგამგზავნს ზედნადების ერთი ეგზემპლარი და გადასაზიდად ტვირთის მიღების ქვითარი“ (ფორმა „გუ-29“), რომელიც მან გადასცა კიდეც მოსარჩელეს. აღნიშნული ქვითრები, როგორც წესი დამოწმებულია მოპასუხის კალენდარული შტემპელით, რაც კიდეც ერთხელ ადასტურებს მოპასუხის მიერ დატვირთული ვაგონების იმ სახით მიღების ფაქტს, როგორც ისინი თავდაპირველად იყვნენ დატვირთული. აღნიშნული კოდექსის მე-12 მუხლის მე-4 ნაწილიდან გამომდინარე, ცალსახადაა დადგენილი, რომ მოპასუხის კალენდარულ შტემპელზე დასმული თარიღი არის ტვირთის გადასაზიდად მიღების დღე.

31. საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 16 აპრილის №26 ბრძანებით დამტკიცებული „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ 434-ე მუხლის მე-3 პუნქტის საფუძველზეა შემუშავებული, მოპასუხე საზოგადოების დირექტორთა საბჭოს 2013 წლის 16 მაისის №6/25 დადგენილება, რომლის 3.1. „გ“ მუხლის თანახმად, სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ფორმა „გუ-45“) და საერთო ფორმის აქტი (ფორმა „გუ-23“) არის მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტები, რომლებშიც შეტანილი მონაცემების საფუძველზე განისაზღვრება სადგურის 24-საათიანი მომსახურების ვადაგადაცილებული დღეები, რაზეც შემდეგ მოპასუხის მიერ დადგენილი ფასებით ხდება თანხის დარიცხვა, ანუ იგი წარმოადგენს დარიცხვის პირველად დოკუმენტს.

32. კასატორის მოსაზრებით, აღნიშნული ფორმების საფუძველზე ხდება სადგურის 24 საათზე მეტი მომსახურების დროის დადგენა, კერძოდ, სამახსოვროში (ფორმა „გუ-45“) მითითებული ოპერაციის დაწყებიდან ოპერაციის დასრულებამდე დროის ინტერვალისა და საერთო ფორმის აქტებით (ფორმა „გუ-23“) აღრიცხული მოცდენის დროების (ასეთის არსებობის შემთხვევაში) შეკრებით.

33. აღნიშნული დადგენილების 3.4 მუხლის თანახმად, საერთო ფორმის აქტი (ფორმა „გუ-23“) უნდა შედგეს გამგზავნ სადგურში ვაგონების შეფერხების ყველა შემთხვევაზე. აღნიშნულით დასტურდება ვაგონების მოცდენის დაწყება-დამთავრების თარიღი, დრო და სამახსოვროსთან ერთობლიობაში აღრიცხოს სადგურის მომსახურების 24-საათიან ვადაზე გადაცილებული დღეები.

34. ქვემოთ მოცემული ანალიზის შედეგები, რომელიც გაკეთდა სადგურ ფოტოში შედგენილი და საქმეში წარმოდგენილი მასალების საფუძველზე, გამორიცხავს საერთო ფორმის აქტების შედგენის კანონიერებას, რაზეც არ იმსჯელა სასამართლომ და გამოიტანა არსებითად არასწორი გადაწყვეტილება.

35. სადგურ ფოტოში შედგენილი და პრეტენზიის გარეშე, ორმხრივად ხელმოწერილი №-----, №----- და №----- სამახსოვროების თანახმად, 2013 წლის 29 ნოემბერსა და 2 დეკემბერს დატვირთვის ფრონტზე მოპასუხისათვის მიწოდებული $(10+3+10)=23$ ვაგონი, 30 ნოემბერსა და 3 დეკემბერს სადგურის მომსახურების 24-საათიანი ვადის გასვლამდე 4:10, 3:00 და 3:00 საათით ადრე დაიტვირთა და გაყვანილ იქნა სადგურის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე.

იმ შემთხვევაში, თუ მოპასუხემ მართლაც დაარღვია დატვირთვის წესები, მას სადგურის მომსახურების დადგენილი 24-საათიანი ვადის ამოწურვამდე და მოპასუხის წარმომადგენლის მითითებების გამოსასწორებლად, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, დარჩენილი ჰქონდა 3-4 საათი. ამასთან, მათი მხრიდან პრეტენზია არ ყოფილა. აღნიშნული გამორიცხავს საერთო ფორმის №-----, №----- და №----- აქტების შედგენის სამართლიანობას, მით უმეტეს, რომ მოპასუხე საზოგადოების დირექტორთა საბჭოს 2013 წლის 16 მაისის №6/25 დადგენილების 3.4 მუხლის თანახმად, საერთო ფორმის აქტი დგება მხოლოდ ვაგონების შეფერხების შემთხვევაში, რაც მოცემულ შემთხვევაში არ მომხდარა.

36. აღნიშნული ფაქტი დადასტურებულია სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების №-----, №----- და №----- სამახსოვროებით, რომელთა გრაფაში ვაგონების აკრეფის დროსთან დაკავშირებით გაკეთებული ჩანაწერები ნიშნავს, რომ სადგურმა რკინიგზის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე გადაიყვანა დატვირთული ვაგონები, რომელიც დაადასტურა სამახსოვროზე ხელმოწერით.

37. სამახსოვროების დახურვის დღესვე, ანუ 30 ნოემბერსა და 3 დეკემბერს სადგურში გამოიწერა ტვირთის გადაზიდვის ქვითარი ტვირთის მიღებაზე (ფორმა „გუ-29“) $(10+3+10)=23$ ცალი, რომლებიც მათზე დასმული სადგურის კალენდარული შტემპელის მონაცემების თანახმად, იმავე თარიღით იქნა დამოწმებული, რომელიც კალენდარულ შტემპელზეა აღნიშნული, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-12 მუხლის მე-4 ნაწილის თანახმად, არის ტვირთის გადასაზიდად მიღების დღე.

38. გარდა აღნიშნულისა, კასატორმა მიიჩნია, რომ ტვირთის გადაზიდვის ქვითარში ტვირთის მიღებაზე გაკეთებულია ჩანაწერი, რომლითაც დადასტურდა, რომ ვაგონებზე ტვირთი დაიტვირთა და დამაგრდა ტვირთის დამაგრების ტექნიკური პირობების შესაბამისად, რომელიც თავიდანვე იყო მოთხოვნილი და შეთანხმებული მოპასუხის შესაბამის სამსახურთან და ჩაწერილი მოპასუხის გადაზიდვის დავალებებში, თუმცა საერთაშორისო შეთანხმებითა და სარკინიგზო კოდექსით საჭიროებას არ წარმოადგენდა.

39. ზემოაღნიშნული მონაცემების მიუხედავად, სადგურში „ვაგონების დაყოვნება არასწორი დატვირთვის“ მოტივით უსაფუძვლოდ გაფორმდა საერთო ფორმის აქტები (№-----, №-----, №-----), რომლებშიც ვაგონების მოცდენების დაწყების დროდ დაფიქსირდა 30 ნოემბრის 16:00 საათი და 3 დეკემბრის 15:40 საათი. ეს მოხდა იმ დროს, როდესაც დატვირთული ვაგონები საერთო ფორმის აქტის შედგენიდან 20 წუთის შემდეგ, ანუ 16:20 და 16:00 საათზე გაიყვანეს დატვირთვის ფრონტიდან საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე და ჩააბარეს მოპასუხის დაცვის სამსახურს.

40. დატვირთული ვაგონების საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე გადაყვანა და დაცვის ზედამხედველობის ქვეშ ტვირთის მიღება დადასტურებულია დაცვის სამსახურის უფლებამოსილი პირის მიერ, ტვირთის გადაზიდვის ქვითარი ტვირთის მიღებაზე დასმული დაცვის შტემპელით.

41. დირექტორთა საბჭოს დადგენილების 3.4 მუხლით დადგენილი და

აუცილებლად შესასრულებელი მოთხოვნის მიუხედავად, საკითხის შესწავლაში მონაწილეობა არ მიუღია მოსარჩელის წარმომადგენელს. შედეგად აქტები ხელმოწერილია მხოლოდ სადგურის ოპერატორის მიერ, რომელსაც ადასტურებს სადგურის უფროსის მოადგილე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საერთო ფორმის აქტები შედგენილია ცალმხრივად მოსარჩელის წარმომადგენლის მონაწილეობის გარეშე და არ აქვს სამართლებრივი ძალა. მით უმეტეს, რომ დირექტორთა საბჭოს მიერ დადგენილი წესის მიუხედავად, იგი დამოწმებული არ არის სადგურის სტრიქონული შტემპელითაც.

42. მეტიც, საერთო ფორმის აქტის თანახმად, მოცდენები დამთავრდა 2013 წლის 2 დეკემბერს, 19:00 საათზე და 4 დეკემბერს, 12:00 საათზე, რაც გამორიცხულია, რადგან ორმხრივად ხელმოწერილი სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროში ჩანაწერის თანახმად, რომელიც საერთო ფორმის აქტთან ერთად წარმოადგენს დარიცხვის დოკუმენტს, დატვირთული ვაგონები 30 ნოემბერს, 16:20 სთ-ზე და 3 დეკემბერს, 16:00 სთ-ზე ანუ ჯერ კიდევ ორი და ერთი დღით ადრე იყო გაყვანილი დატვირთვის ფრონტიდან.

43. ანალოგიური მდგომარეობაა №----- სამახსოვროსთან დაკავშირებით შედგენილ საერთო ფორმის აქტშიც (№-----) იმ განსხვავებით, რომ აქ სადგურის მომსახურების 24-საათიანი ვადის გადაცილება მოხდა არა ორი დღით, არამედ ერთი დღით.

44. კასატორის მოსაზრებით, ზემოაღნიშნულ ინფორმაციასთან ერთად მხედველობაშია მისაღები, რომ სამახსოვროს შემდგენმა სატვირთო მომსახურების სადგურის სპეციალისტმა, რომელსაც სამსახურებრივი მდგომარეობიდან გამომდინარე, გათვითცნობიერებული აქვს ის სავალალო შედეგები და პასუხისმგებლობა, რომელიც შეიძლება მოჰყვეს დატვირთვა-დამაგრების ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დადგენის გარეშე დატვირთული ვაგონების გასაგზავნად მიღებას (ავარია, კატასტროფა), გამორიცხულია ხელმოწერით დაადასტუროს სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო. ასევე გამორიცხულია, რომ სადგურის კლიენტის მომსახურების ოპერატორმა, რომელმაც სატვირთო მომსახურების სპეციალისტიდან მიიღო სამახსოვრო და, სამსახურებრივი მდგომარეობიდან გამომდინარე, ევალება სადგურის მიერ ტვირთის გასაგზავნად მიღების კალენდარული შტემპელით დამოწმება, დაარღვიოს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-12 მუხლის მე-4 ნაწილის მოთხოვნა და, შესაბამისი ინფორმაციისა და დოკუმენტის გარეშე, მოგონილი თარიღით დაამოწმოს ტვირთის გასაგზავნად მიღება, რითაც ქაოსი შეიტანოს სადგურის მუშაობაში. გარდა აღნიშნულისა, წარმოუდგენელია, რომ დაცვის წარმომადგენელმა პასუხისმგებლობა იკისროს ტვირთის დაცვაზე, რომელიც რკინიგზის სადგურს ტვირთგამგზავნიდან არ მიუღია და დატვირთული ვაგონი დაცვის მომსახურების ზონაში ანუ რკინიგზის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე არ გადაუყვანია.

45. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, კასატორმა მიიჩნია, რომ საერთო

ფორმის აქტი შედგენილია კანონის დარღვევით, რის გამოც დარიცხული და გადახდილი თანხა მოსარჩელეს ანგარიშზე უნდა დაუბრუნდეს.

46. მხარის მოსაზრებით, სააპელაციო პალატამ არასწორად დაადგინა საქმის ფაქტობრივი გარემოებები, მართებულად ვერ შეაფასა წარდგენილი მტკიცებულებები, რამაც განაპირობა საქმეზე არსებითად არასწორი გადაწყვეტილების მიღება.

47. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 29 მარტის განჩინებით საკასაციო საჩივარი მიღებულ იქნა წარმოებაში, სსსკ-ის 396-ე მუხლით და ამავე კოდექსის 391-ე მუხლის შესაბამისად, დასაშვებობის შესამოწმებლად.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

48. საკასაციო სასამართლომ, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 391-ე მუხლის შესაბამისად, შეამოწმა საკასაციო საჩივრის დასაშვებობის საკითხი და თვლის, რომ იგი დაუშვებლად უნდა იქნეს მიჩნეული შემდეგ გარემოებათა გამო:

49. სააპელაციო სასამართლომ დაადგინა, რომ საქმეში წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტების მიხედვით, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენა დაიწყო 2013 წლის 30 ნოემბრის 16:00 საათზე და დასრულდა – 2013 წლის 2 დეკემბერს, 19:00 საათზე. №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 1 დეკემბრის 17:30 საათი, დასრულების კი – 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენა დაიწყო 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათზე და დასრულდა 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათზე. №-----, №-----, №----- ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების დრო – 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი.

50. ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებულია ტვირთგამგზავნის – მოსარჩელის მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა ან/და დამაგრება.

51. წარმოდგენილი საკასაციო საჩივრით მხარემ მიუთითა, რომ „საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით დადგენილი წესების გამოყენება ადგილობრივი სარკინიგზო გადაზიდვების დროს და ვაგონების დატვირთვისას ამ ნორმების დარღვევის მოტივით საერთო ფორმის აქტის შედგენა სამართლებრივ ჩარჩოებს სცდება, შესაბამისად, ადგილობრივი გადაზიდვისას საერთაშორისო შეთანხმების წესები მოცემული დავის დასარეგულირებლად არ უნდა გამოყენებულიყო.

52. კასატორის განმარტებით, სააპელაციო სასამართლომ არ გაითვალისწინა ის გარემოება, რომ მოპასუხე საზოგადოების დირექტორთა

საბჭოს დადგენილების 3.4 მუხლის დარღვევით ყველა აქტი ხელმოწერილია მხოლოდ სადგურის ოპერატორის მიერ და დადასტურებულია სადგურის უფროსის მოადგილის მიერ ცალმხრივად, მოსარჩელის მონაწილეობის გარეშე.

53. სადგურ ფოტოში შედგენილი და ორმხრივად ხელმოწერილი №-----, №----- და №----- სამახსოვროების თანახმად, 2013 წლის 29 ნოემბერსა და 2 დეკემბერს დატვირთვის ფრონტზე მოპასუხისათვის მიწოდებული 23 ვაგონი 30 ნოემბერსა და 3 დეკემბერს სადგურის მომსახურების 24-საათიანი ვადის გასვლამდე 4:10, 3:00 და 3:00 საათით ადრე დაიტვირთა და გაყვანილ იქნა სადგურის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე. იმ შემთხვევაში, თუ მოპასუხემ მართლაც დაარღვია დატვირთვის წესები, მას სადგურის მომსახურების დადგენილი 24-საათიანი ვადის ამოწურვამდე და მოპასუხის წარმომადგენლის მითითებების გამოსასწორებლად, ასეთის არსებობის შემთხვევაში, დარჩენილი ჰქონდა 3-4 საათი. აღნიშნული გამორიცხავს საერთო ფორმის №-----, №----- და №----- აქტების შედგენის სამართლიანობას.

54. საკასაციო სასამართლო განმარტავს, რომ სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი გარკვეულ შეზღუდვებს აწესებს საკასაციო საჩივრის დასაშვებობასთან დაკავშირებით, კერძოდ, 391-ე მუხლის მეხუთე ნაწილის შესაბამისად, საკასაციო საჩივარი ქონებრივ ან არაქონებრივ დავაზე დასაშვებია, თუ კასატორი დაასაბუთებს, რომ: ა) საქმე მოიცავს სამართლებრივ პრობლემას, რომლის გადაწყვეტაც ხელს შეუწყობს სამართლის განვითარებას და ერთგვაროვანი სასამართლო პრაქტიკის ჩამოყალიბებას; ბ) საქართველოს უზენაეს სასამართლოს მანამდე მსგავს სამართლებრივ საკითხზე გადაწყვეტილება არ მიუღია; გ) საკასაციო საჩივრის განხილვის შედეგად მოცემულ საქმეზე სავარაუდოა მსგავს სამართლებრივ საკითხზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს მანამდე არსებული პრაქტიკისაგან განსხვავებული გადაწყვეტილების მიღება; დ) სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება განსხვავდება მსგავს სამართლებრივ საკითხზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს მანამდე არსებული პრაქტიკისაგან; ე) სააპელაციო სასამართლომ საქმე განიხილა მატერიალური ან/და საპროცესო სამართლის ნორმების მნიშვნელოვანი დარღვევით, რასაც შეეძლო არსებითად ემოქმედა საქმის განხილვის შედეგზე; ვ) სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება ეწინააღმდეგება მსგავს სამართლებრივ საკითხზე ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენციას და ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს პრეცედენტულ სამართალს; ზ) გასაჩივრებულია სააპელაციო სასამართლოს მეორე დაუსწრებელი გადაწყვეტილება ან განჩინება დაუსწრებელი გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების თაობაზე.

55. საკასაციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ წარმოდგენილი საკასაციო საჩივარი არ არის დასაშვები სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 391-ე მუხლით გათვალისწინებული არც ერთი ზემოთ მითითებული საფუძვლით.

56. საკასაციო საჩივარში მითითებული პრეტენზიებიდან საკასაციო პალატა ყურადღებას გაამახვილებს მხოლოდ იმ პრეტენზიებზე, რომლებიც მოცემული დავის გადასაწყვეტად სამართლებრივად მნიშვნელოვანია. ამასთან,

ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის მე-6 მუხლის პირველი პარაგრაფი ავალდებულებს სასამართლოს, დაასაბუთოს თავისი გადაწყვეტილება, რაც არ უნდა იქნეს გაგებული თითოეულ არგუმენტზე დეტალური პასუხის გაცემად.

57. საკასაციო პალატა ყურადღებას გაამახვილებს მტკიცების ტვირთის მხარეთა შორის განაწილების წესზე და აღნიშნავს, რომ სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზეც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს, ხოლო ამავე კოდექსის 103-ე მუხლის პირველი ნაწილის მიხედვით, მტკიცებულებებს სასამართლოს წარუდგენენ მხარეები.

58. მოხმობილი ნორმების ანალიზით დასტურდება, რომ სადავოდ მიჩნეული უფლების კანონიერება უნდა დამტკიცდეს. დარღვეული უფლების დაცვა მხარეს კონკრეტულ ფაქტებსა და სათანადო მტკიცებულებებზე დაყრდნობით შეუძლია. რიგ შემთხვევებში სადავო გარემოების დადასტურება მხოლოდ კანონით პირდაპირ განსაზღვრული მტკიცებულებების წარდგენის გზითაა შესაძლებელი.

59. განსახილველ შემთხვევაში, მოსარჩელისათვის მოპასუხის მიერ 5074 ლარის დარიცხვის საფუძველი გახდა მოსარჩელის მიერ ვაგონ-ციტერნების მოცდენის ფაქტი.

60. საკასაციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ გასაჩივრებული განჩინების ფაქტობრივ-სამართლებრივი საფუძვლების საწინააღმდეგო მოსარჩელეს დასაშვები და დასაბუთებული საკასაციო პრეტენზია არ წარმოუდგენია.

61. სააპელაციო პალატამ მართებულად იხელმძღვანელა კანონით, კერძოდ: საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 22-ე მუხლის მე-7 ნაწილის თანახმად, ტვირთის გადაზიდვისა და ამასთან დაკავშირებული სხვა მომსახურების გაწევის (სამუშაოს შესრულების) საფასურის გადახდამდე ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნებისა და ტვირთის ვაგონში (კონტეინერში) შენახვისათვის პასუხისმგებლობა, აგრეთვე ვაგონით (კონტეინერით) სარგებლობის საფასურის გადახდის ვალდებულება მისი დაყოვნების მთელი დროისათვის ეკისრება ტვირთმფლობელს ან ექსპედიტორს ხელშეკრულების შესაბამისად. სარკინიგზო კოდექსის 27-ე მუხლის პირველი და მეორე ნაწილების თანახმად, დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთის შენახვა და გაცემა ხორციელდება „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ შესაბამისად. დანიშნულების რკინიგზის სადგურში ტვირთი უფასოდ ინახება 24 საათის განმავლობაში. ამ ვადის ათვლა იწყება რკინიგზის მიერ თავისი საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის დღის 24 საათიდან ან ტვირთმიმღების საშუალებებით ვაგონის (კონტეინერის) გადმოტვირთვის ადგილზე მიწოდების დღის 24 საათიდან. რკინიგზის სადგურში აღნიშნულზე მეტი ვადით ტვირთის შენახვისათვის დადგენილია შესაბამისი საფასური, რომელსაც რკინიგზას უხდის ტვირთმიმღები ან ექსპედიტორი ან ტვირთის გატანაზე უფლებამოსილი სხვა პირი.

62. „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“

ბრძანების 433-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ბ“ პუნქტის თანახმად, საერთო ფორმის აქტს ადგენს სადგური, ამ წესების დანართში მოცემული ფორმით. საერთო ფორმის აქტით დასტურდება შემდეგი იურიდიული მნიშვნელობის ფაქტი დანიშნულების სადგურში ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით. დასახელებული წესების 434-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ბ“ პუნქტით, საერთო ფორმის აქტს ადგენს სადგური, ამ წესების დანართში მოცემული ფორმით. საერთო ფორმის აქტით დასტურდება შემდეგი იურიდიული მნიშვნელობის ფაქტი: დანიშნულების სადგურში ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით. „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანების 440-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ა“ პუნქტით, საერთო ფორმის აქტში, რომლის საფუძველზეც გადაიხდება: რკინიგზის ვაგონებით (კონტეინერებით) სარგებლობის საფასური - აღინიშნება ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნების მიზეზი, მისი ნომრები, დაყოვნების დაწყებისა და დამთავრების, აგრეთვე, დაყოვნების ფაქტობრივი დრო.

63. სააპელაციო პალატის მიერ „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანების 433-ე მუხლის სწორ განმარტებას ეფუძნება სასამართლოს მსჯელობა, რომ ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით ვაგონების დაყოვნების ფაქტის დადასტურდება შესაძლებელია საერთო ფორმის აქტით.

64. შესაბამისად, მითითებული აქტი სწორედ ის მტკიცებულებაა, რომელზე დაყრდნობითაც სასამართლომ ვაგონების დაყოვნების შესახებ უნდა იმსჯელოს. რაც შეეხება კასატორის მიერ დასახელებულ მტკიცებულებებს, ისინი არ წარმოადგენს ვაგონების დროულად დაცლის დამადასტურებელ სათანადო დოკუმენტებს და საკასაციო საჩივრის დასაშვებად ცნობისა და შემდეგ მოსარჩელის სასარგებლოდ გადაწყვეტილების მიღების წინაპირობა ვერ გახდება. ვაგონების მოცდენის გარემოების დამადასტურებელი ერთადერთი დასაშვები მტკიცებულებაა საერთო აქტი.

65. ამდენად, სააპელაციო სასამართლომ მოცემული დავის გადაწყვეტისას იხელმძღვანელა საქართველოს სარკინიგზო კოდექსითა და „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანების ნორმებით, შესაბამისად, წარმოდგენილი საკასაციო საჩივრის დასაშვებად ცნობის საფუძველი ვერ გახდება კასატორის პრეტენზია, რომ საერთაშორისო შეთანხმების წესები მოცემული დავის დასარეგულირებლად არ უნდა გამოყენებულიყო.

66. სააპელაციო პალატამ სწორად შეაფასა სასამართლო სხდომაზე მოწმეთა განმარტებებიც, რომელთა ანალიზით დასტურდება, რომ მოსარჩელის მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა ან/და დამაგრება.

67. სააპელაციო სასამართლოს მიერ საქმე არ არის განხილული მნიშვნელოვანი მატერიალური ან/და საპროცესო დარღვევებით, ვერც კასატორი მიუთითებს რაიმე ისეთ დარღვევაზე, რომელსაც შეეძლო არსებითად ემოქმედა საქმის განხილვის შედეგზე, რის გამოც საკასაციო საჩივარს არა აქვს

წარმატების პერსპექტივა.

68. კასატორმა ვერ დაასაბუთა, რომ სააპელაციო სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილება მსგავს სამართლებრივ საკითხზე ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენციასთან და ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს პრეცედენტულ სამართალთან წინააღმდეგობაში მოდის.

69. ამასთან, საკასაციო საჩივრის განხილვისა და საკასაციო სასამართლოს ახალი გადაწყვეტილების მიღების საჭიროება არ არსებობს არც სამართლის განვითარებისა და ერთგვაროვანი სასამართლო პრაქტიკის ჩამოყალიბების აუცილებლობის თვალსაზრისით და არც იმ საფუძვლით, რომ საკასაციო სასამართლოს მსგავს საკითხზე ჯერ არ უმსჯელია და გადაწყვეტილება არ მიუღია. შესაბამისად, მოცემულ საქმეზე არ არსებობს ვარაუდი, რომ საკასაციო საჩივრის განხილვის შემთხვევაში მოსალოდნელია საქართველოს უზენაესი სასამართლოს უკვე არსებული პრაქტიკისაგან განსხვავებული გადაწყვეტილების მიღება.

70. ამავდროულად, გასაჩივრებული გადაწყვეტილება არ განსხვავდება საკასაციო სასამართლოს მიერ დადგენილი პრაქტიკისაგან.

71. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 391-ე მუხლის საფუძველზე, საკასაციო სასამართლო არ არის უფლებამოსილი, დაუშვას წარმოდგენილი საკასაციო საჩივარი, რის გამოც მას უარი უნდა ეთქვას განხილვაზე.

72. სსსკის 401-ე მუხლის მესამე ნაწილის თანახმად, თუ საკასაციო საჩივარი დაუშვებლად იქნება მიჩნეული, პირს დაუბრუნდება მის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის 70%. ამდენად, საკასაციო პალატა თვლის, რომ კასატორს უნდა დაუბრუნდეს სახელმწიფო ბაჟის სახით თ----- მ-----ის მიერ 2018 წლის 26 მარტს №- საგადახდო დავალებით გადახდილი 300 ლარის 70% – 210 ლარი.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

საკასაციო სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 391-ე, 401-ე მუხლებით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

1. შპს „გ-----ის“ საკასაციო საჩივარი დარჩეს განუხილველად დაუშვებლობის გამო.

2. კასატორ შპს „გ-----ის“ (საიდენტიფიკაციო კოდი №-----) სახელმწიფო ბიუჯეტიდან (ქ.თბილისი, „სახელმწიფო ხაზინა“, ბანკის კოდი TRESGE22, მიმღების ანგარიშის №200122900, სახაზინო კოდი 300773150) დაუბრუნდეს სახელმწიფო ბაჟის სახით თ----- მ-----ის მიერ 2018 წლის 26 მარტს №- საგადახდო დავალებით გადახდილი 300 ლარის 70% –

210 ლარი.

3. საკასაციო სასამართლოს განჩინება საბოლოოა და არ გასაჩივრდება.

თავმჯდომარე

ზ. ძლიერიშვილი

მოსამართლეები:

ბ. ალავიძე

პ. ქათამაძე