

საქმე # 330210015001116344



**საქართველოს უზენაესი სასამართლო
გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა
საქართველოს სახელით**

საქმე №ას-667-667-2018

28 ივნისი, 2018 წელი,

ას-667-667-2018 ა-----ი

ქ. თბილისი

**სამოქალაქო საქმეთა პალატა
შემადგენლობა:**

**ეკატერინე გასიტაშვილი (თავმჯდომარე, მომხსენებელი),
მოსამართლეები: ზურაბ ძლიერიშვილი,
ბესარიონ ალავიძე**

საქმის განხილვის ფორმა _ ზეპირი განხილვის გარეშე

კასატორი – სს "ს-----ა" (მოპასუხე)

მოწინააღმდეგე მხარე – სს "ა-----ი" (მოსარჩელე)

გასაჩივრებული განჩინება – თბილისის სააპელაციო სასამართლოს
სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 13 თებერვლის განჩინება

კასატორის მოთხოვნა – გასაჩივრებული განჩინების გაუქმება და
სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა

დავის საგანი – ზიანის ანაზღაურება

ა ღ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი:

1. სს „ა-----სა“ (შემდეგში - მოსარჩელე, ტვირთის გამგზავნი) და სს „ს-----
-----ას“ (შემდეგში - გადამზიდავი, მოპასუხე, აპელანტი, კასატორი) შორის, 2014
წლის 26 მარტს, დაიდო გადაზიდვის ხელშეკრულება (გადაზიდვის დავალება

N397082), რომლის საფუძელზეც გადამზიდავს გამგზავნის კუთვნილი ტვირთი (99 072 აშშ დოლარის ღირებულების 565 ცალი „ბ--ოს“ ფირმის მაცივარი) უნდა გადაეხიდა ყირგიზეთში, სარკინიგზო სადგურ ბიშკეკში. ტვირთის მიმღები იყო შპს „ე-----“.

2. ვაგონები - N22547954, N21145214, N23388335 და N21179742, გამგზავნის კუთვნილი ტვირთით დაიტვირთა 2014 წლის 26 მარტს, სადგურ ბათუმში და იმავე წლის 27 მარტს, 5 საათსა და 17 წუთზე დაიდრა დანიშნულებით - ყირგიზეთი, სადგური ბიშკეკი.
- 2.1. აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე, სადგურ ალიათის გადასარბენზე მოძრაობისას, 2014 წლის 3 აპრილს, გამგზავნის კუთვნილი ტვირთით დატვირთულ ვაგონებს გაუჩნდა ხანძარი, რის შედეგადაც ვაგონები, მასზე განთავსებულ ტვირთთან ერთად, სრულად დაიწვა.
3. ხანძრის შედეგად ტვირთის განადგურებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით ტვირთის გამგზავნმა 2014 წლის 22 აპრილს მიმართა გადამზიდავს და 99 072 აშშ დოლარის ანაზღაურება მოითხოვა.
- 3.1. გადამზიდავმა, 2015 წლის 5 თებერვლის N661, N662 N663 და N664 წერილებით, ტვირთის გამგზავნს მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე უარი განუცხადა.

4. სარჩელის მოთხოვნა და საფუძვლები

- 4.1. მოსარჩელემ 2015 წლის 7 ოქტომბერს სასარჩელო განცხადებით მიმართა თბილისის საქალაქო სასამართლოს და მოითხოვა მოპასუხისთვის მოსარჩელის სასარგებლოდ 99 072 აშშ დოლარის ანაზღაურება.
- 4.2. მოსარჩელემ მიუთითა წინამდებარე განჩინების 1-3 პუნქტებში აღწერილ ფაქტობრივ გარემოებებზე და განმარტა, რომ მოსარჩელის კუთვნილი 565 მაცივრის განადგურების შედეგად მან 99 072 აშშ დოლარის ღირებულების ზიანი განიცადა, რაც გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, მოპასუხემ უნდა აანაზღაუროს (იხ. სარჩელი: ტ.1, ს.ფ.1-15).

5. მოპასუხის შესაგებელი

- 5.1. მოპასუხემ მოთხოვნის გამომრიცხველი შესაგებლით სარჩელი არ ცნო და განმარტა:
- 5.1.1. აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ტვირთი სრული მოცულობით ჩავიდა. დანაკლისის აღმოჩენა ტვირთის მიმღები რკინიგზის ტერიტორიაზე არ არის საკმარისი იმისთვის, რომ პასუხისმგებლობა ს-----ას დაეკისროს. „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების სამსახურებრივი ინსტრუქციის 29-ე მუხლის 2.1.6 პუნქტის თანახმად,

მარეგულირებელ რკინიგზას (ს-----ა) თანხის გადახდის ვალდებულება მხოლოდ მაშინ წარმოეშობოდა, თუ პასუხისმგებელი რკინიგზა (ამ შემთხვევაში აზერბაიჯანის რკინიგზა) ზარალით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურებაზე თანხმობას განაცხადებდა. „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების და საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის თანახმად, განსახილველ დავაზე სათანადო მოპასუხეს წარმოადგენს და მოსარჩელის კუთვნილი ტვირთის დაზიანებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრება არა ს-----ას, არამედ - აზერბაიჯანის რესპუბლიკის რკინიგზას, რადგან სარჩელში მითითებული გადაზიდვა წარმოადგენს საერთაშორისო გადაზიდვას და ტვირთი დაზიანდა აზერბაიჯანის რესპუბლიკის ტერიტორიაზე.

- 5.1.2. მოპასუხის მტკიცებით, პასუხისმგებლობა უნდა დაეკიროს არა გადამზიდავს, არამედ - ტვირთის გამგზავნს არადამაკმაყოფილებელი დატვირთვის გამო. აგრეთვე, მოსარჩელის მიერ წარდგენილი მტკიცებულებებით არ დგინდებოდა მიყენებული ზიანის ოდენობა.
- 5.1.3. მოპასუხის მტკიცებით, სარჩელი ხანდაზმულია, რადგან იგი არ არის წარდგენილი „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით გათვალისწინებულ ვადაში (იხ. შესაგებელი: ტ.1, ს.ფ.82-93).

6 . თბილისის საქალაქო სასამართლოს გადაწყვეტილება და დასკვნები

- 6.1. თბილისის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 29 მაისის გადაწყვეტილებით ტვირთის გამგზავნის სარჩელი დაკმაყოფილდა:
- 6.2. სასამართლომ, საქმეში არსებულ მტკიცებულებებზე დაყრდნობით, გამოიკვლია და დადგენილად მიიჩნია წინამდებარე განჩინების 1-3 პუნქტებში ასახული ფაქტობრივი გარემოებანი და დავის მოსაწესრიგებლად იმსჯელა „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების (შემდეგში - „საერთაშორისო შეთანხმება“) გამოყენების მართებულობაზე, გამოიყენა „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი, 35-36-ე მუხლები, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის (შემდეგში: სარკინიგზო კოდექსი) მე-3, 46-ე და 52-ე მუხლები, აგრეთვე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის (შემდეგში: სსკ) 316-ე, 317-ე, 686-ე, 687-ე, 692-ე და მე-700 მუხლები.
- 6.2.1. სასამართლომ განმარტა, რომ გაიზიარა მოპასუხის პოზიცია, მხარეთა შორის საერთაშორისო გადაზიდვის ხელშეკრულების არსებობაზე, მაგრამ არ დაეთანხა მოპასუხის მტკიცებას, რომ აღნიშნული დავის გადაწყვეტისას უნდა გამოყენებულიყო საერთაშორისო შეთანხმება (იხ. წინამდებარე განჩინების 6.2 ქვეპუნქტი). სასამართლოს შეფასებით, პირდაპირი საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლით ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზების მიზნით,

საქართველოს, აზერბაიჯანის და სხვა რესპუბლიკებს შორის, დაიდო საერთაშორისო შეთანხმება, რომლის მონაწილე არ არის თურქეთის რესპუბლიკის რკინიგზა. ვინაიდან მოსარჩელე ორგანიზაცია წარმოადგენს თურქეთის რესპუბლიკის სამართლის საფუძველზე რეგისტრირებულ იურიდიულ პირს, მოსარჩელის, როგორც თურქეთის იურიდიული პირის მიმართ, ვერ გავრცელდება საერთაშორისი შეთანხმება და სასამართლო მოცემული დავის გადაწყვეტისას ვერ გამოიყენებს მას.

6.2.3. „საერთაშორისო კერძო სამართლის შესახებ“ საქართველოს კანონის პირველი მუხლის თანახმად, „ეს კანონი განსაზღვრავს, თუ რომელი სამართლებრივი წესრიგი გამოიყენება უცხო ქვეყნის სამართალთან დაკავშირებული საქმის ფაქტობრივი გარემოებების არსებობისას, აგრეთვე საპროცესო სამართლის იმ ნორმებს, რომლებიც გამოიყენება ასეთი საქმის წარმოებისას“. ამავე კანონის 35-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად: „სახელშეკრულებო ურთიერთობებიდან გამომდინარე უფლება-მოვალეობების განსაზღვრა, კერძოდ, ხელშეკრულებათა განმარტება, შესრულება, შეწყვეტა, აგრეთვე ბათილობის შედეგები, ვალდებულებათა დარღვევა, წინასახელშეკრულებო და ხელშეკრულების შემდგომი ვალდებულებების დარღვევის ჩათვლით, წესრიგდება მხარეების მიერ არჩეული ქვეყნის სამართლით“. ამავე კანონის 36-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, „თუ მხარეებს არ აურჩევიათ რომელიმე ქვეყნის სამართალი, ხელშეკრულება დაექვემდებარება მასთან ყველაზე მჭიდროდ დაკავშირებული ქვეყნის სამართალს. ივარაუდება, რომ ხელშეკრულება ყველაზე მჭიდროდაა დაკავშირებული იმ ქვეყანასთან, სადაც მხარეს, რომელსაც დამახასიათებელი სახელშეკრულებო ვალდებულება უნდა შეესრულებინა, ხელშეკრულების დადებისას ჰქონდა ჩვეულებრივი ადგილსამყოფელი ან ადმინისტრაციის რეზიდენცია“. ამავე მუხლის მესამე პუნქტის თანახმად, „ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულებისას ივარაუდება, რომ იგი ყველაზე მჭიდროდაა დაკავშირებული იმ ქვეყანასთან, სადაც ხელშეკრულების დადებისას გადამზიდველს აქვს ადმინისტრაციის ძირითადი ადგილსამყოფელი, თუ ამავე ქვეყანაშია დატვირთვის, გადმოტვირთვის ან გამგზავნის ძირითადი ადგილსამყოფელი. სხვა შემთხვევებში მოქმედებს ამ მუხლის პირველი პუნქტით გათვალისწინებული პირობები“.

6.3. მხარეთა ახსნა-განმარტებების შესწავლისა და გაანალიზების საფუძველზე სასამართლომ მიიჩნია, რომ მხარეებმა აირჩიეს საქართველოს სამართალი და მათ შორის წარმოშობილი დავა უნდა მოწესრიგდეს საქართველოს სამართლით. სასამართლოს განმარტებით, ასეც რომ არ იყოს, გადამზიდველის და მოსარჩელის კუთვნილი ტვირთის დატვირთვის ადგილსამყოფელი საქართველოა, შესაბამისად, მხარეთა შორის წარმოშობილი სამართლებრივი დავა უნდა მოწესრიგდეს საქართველოს სამართლით. აღნიშნულიდან გამომდინარე სასამართლომ მიიჩნია, რომ არამარტო გადამზიდვის პასუხისმგებლობის, არამედ სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობის საკითხიც უნდა გადაწყდეს საქართველოს სამართლით.

6.3.1. სსკ-ის 686-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად: „გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი

დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე – მიტანის ვადის გადაცილებისათვის“. საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, დადგინდა, რომ მოსარჩელის კუთვნილი ტვირთი დაზიანდა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში. სსკ-ის 316-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, „ვალდებულების ძალით კრედიტორი უფლებამოსილია მოსთხოვოს მოვალეს რაიმე მოქმედების შესრულება“. ამავე კოდექსის 317-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, „ვალდებულების წარმოშობისათვის აუცილებელია მხარეთა შორის ხელშეკრულება, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ვალდებულება წარმოიშობა ზიანის მიყენების (დელიქტის), უსაფუძვლო გამდიდრების ან კანონით გათვალისწინებული სხვა საფუძვლებიდან“. სარკინიგზო კოდექსის 46-ე მუხლის თანახმად: „გადასაზიდად ტვირთის მიღებიდან მის გაცემამდე რკინიგზას ეკისრება ქონებრივი პასუხისმგებლობა ტვირთის დაუცველობისათვის, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ტვირთი დაიკარგა, დაზიანდა, გაფუჭდა ან ადგილი ჰქონდა დანაკლისს: ა) ტვირთგამგზავნის ან ტვირთმიმღების მიზეზით; ბ) ტვირთის ბუნებრივი თვისებების გამო; გ) ტარის (შეფუთვის) ნაკლოვანებების გამო, რომლებიც არ შეინიშნებოდა ტვირთის მიღების დროს მისი გარეგნული დათვალიერებისას ან ისეთი ტარის (შეფუთვის) გამოყენების გამო, რომელიც არ შეესაბამება ტვირთის თვისებებს; დ) გადასაზიდად იმ ტვირთის ჩაბარების გამო, რომლის ტენიანობა აღემატება დადგენილ ნორმებს“. სსკ-ის 686-ე მუხლის მე-2 ნაწილის საფუძველზე კი: „გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ანდა ამავე პირის ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს; აგრეთვე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითაა გამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილებაც გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათი შედეგები შეიძლებოდა თავიდან აეცილებინა“. ამავე კოდექსის 687-ე მუხლის მე-3-5 ნაწილები ითვალისწინებს პირობებს, რომელთა არსებობისას გადამზიდავი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან. კერძოდ, თუ ტვირთის დაკარგვა ან დაზიანება ქვემოთ დასახელებულ გარემოებებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული საფრთხისგან წარმოიშვა: ა) გამოიყენება ღია, გადაუხურავი სატრანსპორტო საშუალება, თუ მისი გამოყენება პირდაპირ იყო შეთანხმებული და ზედნადებში აღნიშნული; ბ) ტვირთი არ არის შეფუთული ან უხარისხოდაა შეფუთული, რაც, ტვირთის ხასიათიდან გამომდინარე, დაკარგვის ან დაზიანების საფრთხეს ქმნის; გ) ტვირთის დათვალიერება, დატვირთვა, დაწყობა ან გადმოტვირთვა ხდება გამგზავნის, მიმღების ან მათთვის მოქმედი მესამე პირის მიერ; დ) ცალკეული ტვირთების თავისებურებათა გამო მოსალოდნელია მათი მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის, ან დაზიანების, კერძოდ, დამტვრევის, დაჟანგვის, კოროზიის, გახმობის, დაღვრის, ნორმალური დანაკარგის ან მწერებისა და მღრღნელების ზემოქმედების საფრთხე; ე) გადასაზიდად ტვირთი არასაკმარისადაა აღნიშნული ან დანომრილი; ვ) გადასაყვანია ცხოველები. რომელი გარემოებას, მოცემულ შემთხვევაში, სასამართლოს შეფასებით, ადგილი არ ჰქონია.

6.4. სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობასთან დაკავშირებით სასამართლომ

მიუთითა სსკ-ის 699-ე მუხლზე, რომლის თანახმად: „ამ თავში მოწესრიგებული გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ხანდაზმულობის ვადის დენა იწყება: ა) ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების ვადის გადაცილებისას – მისი გამოგზავნის დღიდან; ბ) ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას – გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლის ოცდამეათე დღიდან ან თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დატეხული, – გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს. გ) ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში – გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ“. ამავე კოდექსის მე-700 მუხლის თანახმად, „ხანდაზმულობის ვადა ჩერდება წერილობითი რეკლამაციის საფუძველზე იმ დღისათვის, როცა გადამზიდველი უარყოფს რეკლამაციას და თანდართულ საბუთებს უკანვე აბრუნებს. თუ რეკლამაცია ნაწილობრივ იქნება აღიარებული, ხანდაზმულობის ვადა რეკლამაციის სადავო ნაწილისათვის კვლავ გრძელდება. რეკლამაციის მიღების ან მასზე პასუხის, ასევე საბუთების უკან დაბრუნების მტკიცების ტვირთი ეკისრება იმ პირს, რომელიც მათ ეყრდნობა. სხვა რეკლამაციები, რომლებიც იმავე საგანს ეხებიან, ვერ შეაჩერებენ ხანდაზმულობის ვადის დენას“.

6.4.1. საქმის მასალებით სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ტვირთი დაზიანდა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში - კერძოდ, ტვირთი მიღებული იქნა 2014 წლის 26 მარტს, ხოლო დაზიანდა 2014 წლის 3 აპრილს, აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე. ტვირთი უნდა ჩაბარებულიყო ყირგიზეთში, 2014 წლის 20 აპრილს სარკინიგზო სადგურ ბიშკეკში უნდა მიეღო შპს „ე-----“-ს (იხ. წინამდებარე განჩინების პირველი პუნქტი). დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებების და ზემოაღნიშნული ნორმების გათვალისწინებით, სასამართლომ მიიჩნია, რომ სარჩელი არ არის ხანდაზმული და იგი სასამართლოს წარედგინა სსკ-ის 699-ე მუხლით დადგენილ ვადაში.

6.5. სასამართლომ არ გაიზიარა მოპასუხის მტკიცება, რომ წარდგენილი მტკიცებულებებით არ დგინდებოდა ტვირთის განადგურების გამო მიყენებული ზიანის ოდენობა. მტკიცების ტვირთის განაწილების საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსში (შემდეგში - სსსკ) მოქმედი სტანდარტისა და სსკ-ის მე-700 მუხლის გათვალისწინებით, სასამართლოს შეფასებით, მოსარჩელემ წარადგინა შესაბამისი მტკიცებულებები, რომლითაც დასტურდებოდა გადასაზიდი ტვირთის ღირებულება და მისი სრულად განადგურების ფაქტი, ხოლო მოპასუხემ სასამართლოს ვერ წარუდგინა ამ მტკიცებულების საწინააღმდეგო მტკიცებულება, გარდა თავისი ახსნა-განმარტებისა (იხ. სასამართლოს გადაწყვეტილება - ტ.1, ს.ფ.261-277).

7. მოპასუხის სააპელაციო საჩივარი

7.1. თბილისის საქალაქო სასამართლოს გადაწყვეტილება სააპელაციო წესით გაასაჩივრა მოპასუხემ (ტვირთის გადამზიდველმა), რომელმაც მოითხოვა გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და, ახალი გადაწყვეტილების

მიღებით, ტვირთის გამგზავნის სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა შემდეგი დასაბუთებით:

- 7.1.1. საქმის მასალებით დადგენილია, რომ აღნიშნული გადაზიდვა წარმოადგენდა საერთაშორისო გადაზიდვას, რომლის ერთ-ერთ მხარეს წარმოადგენდა აზერბაიჯანის რესპუბლიკის რკინიგზა, თუმცა, თბილისის საქალაქო სასამართლომ საერთაშორისო შეთანხმების ნორმები საერთოდ არ გამოიყენა.
- 7.1.2. გაურკვეველია, რის საფუძველზე ითხოვს მოსარჩელე ზიანის ანაზღაურებას მაშინ, როდესაც ზიანის ოდენობისა და ზიანის მიმყენებელი პირის შესახებ დოკუმენტაცია წარდგენილი არ არის, ხოლო საქმეში მოთავსებული მტკიცებულებებით უტყუარად დასტურდება ის ფაქტობრივი გარემოება, რომ აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ტვირთი ჩავიდა სრული მოცულობით და დანაკლისი აღმოჩნდა ტვირთის მიმღები რკინიგზის ტერიტორიაზე, რაც არ იძლევა საფუძველს, რომ ზიანის ანაზღაურებისათვის პასუხისმგებლობა დაეკისროს გადამზიდვას.
- 7.1.3. სასამართლომ არ შეაფასა გარემოება, რომელიც საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შეთანხმების მე-9 მუხლის მე-4 პარაგრაფის მე-3 პუნქტის მე-5 აბზაციით არის მოწესრიგებული, კერძოდ: „თუ ტვირთის დატვირთვა აწარმოა გამგზავნმა, მაშინ მას ეკისრება პასუხისმგებლობა არადაზიანებული დატვირთვის ყველა შედეგისათვის და შესაბამისად, მან უნდა აუნაზღაუროს რკინიგზას ამის შედეგად მიყენებული ზარალი“.
- 7.1.4. სასამართლომ დაუსაბუთებლად არ გაიზიარა მოპასუხის შედავება მოთხოვნის ხანდაზმულობასთან დაკავშირებით; სარკინიგზო კოდექსის 53-ე მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, საერთაშორისო გადაზიდვისას პრეტენზიის წარდგენის პირობები განისაზღვრება „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით. საერთაშორისო შეთანხმების 31-ე მუხლის მეორე პარაგრაფის მეორე პუნქტის თანახმად, წინამდებარე მუხლის პირველ პარაგრაფში აღნიშნული ვადები იანგარიშება პრეტენზიებისათვის, რომლებიც ეხება ანაზღაურებას ტვირთის სრული დაკარგვისათვის, მე-14 მუხლის თანახმად გაანგარიშებული მიტანის ვადის გასვლის შემდეგ 30-ე დღიდან. ამავე შეთანხმების შედეგად დადგენილია ხანდაზმულობის 9 - თვიანი ვადა. მოსარჩელის კუთვნილი ტვირთით ვაგონები დაიტვირთა 2014 წლის 26 მარტს და ბიშკეკში უნდა ჩასულიყო იმავე წლის 20 აპრილს. შესაბამისად, მიტანის ვადას უნდა დაემატოს 30 დღე, რაც იმას ნიშნავს, რომ მოსარჩელეს 20 მაისიდან უნდა აეთვალოს 9 - თვიანი ვადა. როგორც ცნობილია, აზერბაიჯანის ტარიტორიაზე ხანძარი გაჩნდა 2014 წლის 3 აპრილს, რაც მხარისათვის 2014 წლის 15 ივლისს გახდა ცნობილი. მოსარჩელემ 2014 წლის 22 სექტემბერს (როცა ვადის ათვლიდან გავიდა ოთხი თვე და ორი დღე) პრეტენზიით მიმართა ტვირთის

გადამზიდავს და მოითხოვს ზიანის ანაზღაურება. საერთაშორისო შეთანხმების თანახმად, პრეტენზიაზე პასუხის გასაცემად რკინიგზას აქვს 180 დღე, რომლის განმავლობაშიც ხანდაზმულობის ვადა ჩერდება. მოსარჩელეს პრეტენზიაზე პასუხი გაეცა 2015 წლის 5 თებერვალს, შესაბამისად, ამ თარიღიდან აითვლება დარჩენილი 5 თვე, რაც ნიშნავს, რომ 2015 წლის 3 ივლისი წარმოადგენდა სარჩელის წარდგენის ბოლო ვადას, ხოლო მოსარჩელემ სასამართლოს 2015 წლის 7 ოქტომბერს მიმართა (იხ. სააპელაციო საჩივარი- ტ. 1, ს.ფ. 280-290).

8. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება და დასკვნები

8.1. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 13 თებერვლის განჩინებით, ტვირთის გადამზიდველის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა; უცვლელად დარჩა თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017 წლის 29 მაისის გადაწყვეტილება.

8.2. სასამართლომ სრულად გაიზიარა საქალაქო სასამართლოს მიერ დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებები და მათი სამართლებრივი შეფასება (სსსკ-ის 390.3-ე მუხლის "გ" ქვეპუნქტი).

8.2.1. სააპელაციო სასამართლომ არ გაიზიარა აპელანტის მოსაზრება იმასთან დაკავშირებით, რომ საქალაქო სასამართლომ დაუსაბუთებლად არ გამოიყენა საერთაშორისო შეთანხმება. მან მიუთითა, რომ საქალაქო სასამართლომ დავის განხილვისას სწორად გამოიყენა სსკ-ით გათვალისწინებული გადაზიდვის მომწესრიგებელი ნორმები და არა - საერთაშორისო შეთანხმება. სასამართლოს შეფასებით, აღნიშნული განპირობებულია იმ ფაქტით, რომ სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შეთანხმება დაიდო სარკინიგზო მიმოსვლით ტვირთის გადაზიდვის მიზნით, საქართველოს, აზერბაიჯანის და სხვა რესპუბლიკებს შორის, რომლის მონაწილეც თურქეთის რესპუბლიკის რკინიგზა არ არის. შესაბამისად, ვინაიდან მოსარჩელე თურქეთის რესპუბლიკის სამართლის საფუძველზე რეგისტრირებული იურიდიული პირია, ხოლო გადაზიდვის ხელშეკრულებით გამგზავნი ქვეყანა თურქეთია, მოსარჩელე იურიდიული პირის მიმართ საერთაშორისო შეთანხმება ვერ გავრცელდება. გარდა ამისა, მხარეებმა აირჩიეს საქართველოს სამართალი და მათ შორის წარმოშობილი დავა საქართველოს სამართალით უნდა მოწესრიგდეს. ამასთან, ვინაიდან გადამზიდველის კუთვნილი ტვირთის დატვირთვის ადგილსამყოფელი საქართველოა, მხარეთა შორის წარმოშობილი სამართლებრივი დავა საქართველოს სამართალით უნდა მოწესრიგდეს. ამდენად, მოპასუხის

პასუხისმგებლობისა და სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობის საკითხიც საქართველოს სარკინიგზო კოდექსითა და საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით დადგენილი წესებით უნდა გადაწყდეს.

8.2.2. სასამართლოს შეფასებით, სსკ-ის 687-ე მუხლის გათვალისწინებით, მოპასუხემ, ვერ დაძლია მტკიცების ტვირთი და ვერ დაადასტურა ის გარემოებები, რომლებსაც მისი შესაგებელი ეფუძნება. სსკ-ის თანახმად, გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა ან დაზიანება სსკ-ის 687-ე მუხლის მე-2-5 ნაწილებით (ნორმის დეფინიცია იხ. წინამდებარე განჩინების 6.3.1 ქვეპუნქტში) გათვალისწინებული ერთ-ერთი წინაპირობითაა გამოწვეული. საქმეში არსებული მასალებით არ დასტურდება ისეთ გარემოებათა არსებობა, რაც შეიძლება მოპასუხის ქონებრივი პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების საფუძველი გახდეს. საქმეში წარდგენილ ზედნადებებში აღნიშნულია, რომ ტვირთი განლაგებული და დამაგრებულია სწორად; მოპასუხის 2014 წლის 15 ივლისის N80 და 2015 წლის 5 თებერვლის N661, N662 N663, N664 წერილებში არსადაა მითითებული, რომ ტვირთის დაზიანებაზე პასუხისმგებლობა გამგზავნის ეკისრება და ტვირთის დაზიანება გადამზიდვის ბრალით არაა გამოწვეული.

8.2.3. სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, გარემოებები, რომლებიც სარკინიგზო მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს, დასტურდება კომერციული, ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტებით: მოპასუხის მიერ სასამართლოში წარდგენილ შესაგებელს თან ერთვის აზერბაიჯანის რკინიგზის სატვირთო გადაზიდვების დეპარტამენტის 2014 წლის 15 დეკემბრის N2105, 2106, N2107, N2108 წერილები, რომლებშიც აღნიშნულია, რომ მომხდარ შემთხვევასთან დაკავშირებით შედგა ტექნიკური აქტი. ამდენად, ხანძრის შედეგად ტვირთის სრულად განადგურების ფაქტი და თავად განადგურებული ტვირთის ღირებულება საქმეში არსებული მტკიცებულებებით დადგენილია, მისი საწინააღმდეგო მტკიცებულება კი მოპასუხეს არ წარუდგენია სასამართლოსათვის.

8.3. სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობასთან დაკავშირებით, სააპელაციო სასამართლომ დაასკვნა, რომ სარჩელი ხანდაზმული არ არის და იგი სსკ-ით დადგენილ ვადაშია წარდგენილი. სასამართლომ განმარტა, რომ მოსარჩელემ მოპასუხეს პრეტენზიით 2014 წლის 22 სექტემბერს მიმართა. ამ უკანასკნელმა პრეტენზიის დაკმაყოფილებაზე უარი 2015 წლის 5 თებერვალს განაცხადა. შესაბამისად, მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადა 2014 წლის 22 სექტემბრიდან 2015 წლის 5 თებერვლამდე შეჩერებული იყო. მოსარჩელემ სასამართლოში 2015 წლის 24 აპრილს შეიტანა სარჩელი, რომელიც

სასამართლოს განჩინებით განუხილველად დარჩა, რაც ნიშნავს, რომ სსკ-ის 138-139 მუხლების თანახმად, სარჩელის ხანდაზმულობის ვადის დენა 2015 წლის 24 აპრილიდან შეწყდა. მოსარჩელემ თავდაპირველი სარჩელის განუხილველად დატოვებიდან 6 თვის ვადაში (5 თვესა და 13 დღეში) - 2015 წლის 7 ოქტომბერს, კვლავ აღძრა ახალი სარჩელი, რასაც დაუკავშირდა სსკ-ის 140.2-ე მუხლით გათვალისწინებული შედეგი: „თუ უფლებამოსილი პირი ექვსი თვის ვადაში შეიტანს ახალ სარჩელს, მაშინ ხანდაზმულობის ვადა შეწყვეტილად ითვლება პირველი სარჩელის შეტანის დროიდან“. შესაბამისად, სარჩელი ხანდაზმული არაა (იხ. სააპელაციო სასამართლოს განჩინება - ტ.1, ს.ფ. 352-360) და იგი კანონით დადგენილ ვადაშია წარდგენილი.

9. მოპასუხის საკასაციო საჩივარი

9.1. მოპასუხემ საკასაციო წესით გაასაჩივრა სააპელაციო სასამართლოს განჩინება, მოითხოვა მისი გაუქმება და, ახალი გადაწყვეტილების მიღებით, ტვირთის გამგზავნი საწარმოს სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა.

9.2. საკასაციო საჩივარი შემდეგ პრეტენზიებს ეყრდნობა:

9.2.1. საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შეთანხმების 22-ე მუხლის მეორე პარაგრაფის თანახმად, ყოველი მომდევნო რკინიგზა, იწყებს რა ტვირთის გადაზიდვას ზედნადებთან ერთად, ამით ებმება ამ გადაზიდვის ხელშეკრულებაში და კისრულობს ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ვალდებულებას. ამავე შეთანხმების მე-9 მუხლის მე-4 პარაგრაფის მე-3 პუნქტის მე-5 აბზაცის თანახმად, თუ ტვირთის დატვირთვა აწარმოა გამგზავნმა, მაშინ მას ეკისრება პასუხისმგებლობა არადამაკმაყოფილებელი დატვირთვის ყველა შედეგისათვის და შესაბამისად, მან უნდა აუნაზღაუროს რკინიგზას ამის შედეგად მიყენებული ზარალი. უდავოა, რომ ტვირთი დანაკლისის გარეშე ჩავიდა აზერბაიჯანის რკინიგზის ტერიტორიაზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გაურკვეველია, რატომ უნდა დაეკისროს პასუხისმგებლობა გადამზიდველს;

9.2.2. სარჩელი ხანდაზმულია შემდეგ გარემოებათა გამო: სარკინიგზო კოდექსის 53-ე მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, საერთაშორისო გადაზიდვისას პრეტენზიის წარდგენის პირობები განისაზღვრება „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით. აღნიშნული შეთანხმების შედეგად დადგენილია 9-თვიანი ვადის გამოთვლის წესი. ტვირთი დანიშნულების ადგილზე უნდა ჩასულიყო 20 აპრილს, შესაბამისად, მიტანის ვადას უნდა დავუმატოთ 30 დღე, რაც ნიშნავს იმას, რომ 20 მაისს დაიწყო 9 თვიანი ვადის ათვლა. როგორც ცნობილია,

აზერბაიჯანის ტერიტორიაზე ხანძარი გაჩნდა 2014 წლის 3 აპრილს და ეს მხარისათვის ცნობილი გახდა 2014 წლის 15 ივლისს. 2014 წლის 22 სექტემბერს, (როცა ვადის ათვლიდან გავიდა ოთხი თვე და ორი დღე) გადამზიდველს პრეტენზიით მიმართა მოსარჩელემ (ტვირთის გამგზავნმა) და მოითხოვა ზიანის ანაზღაურება. პრეტენზიაზე პასუხის გასაცემად რკინიგზას აქვს 180 დღე, რომლის განმავლობაშიც ხანდაზმულობის ვადა ჩერდება. მოსარჩელეს პრეტენზიაზე პასუხი გაეცა 2015 წლის 5 თებერვალს და სწორედ 5 თებერვლიდან განაგრძო ათვლა ხანდაზმულობის დარჩენილმა ვადამ - 5 თვემ (მინუს 2 დღე), რაც ნიშნავს, რომ 2015 წლის 3 ივლისი სარჩელის წარდგენის ბოლო ვადა იყო.

9.2.3. ხანდაზმულობაზე მსჯელობისას გასათვალისწინებელია ისიც, რომ თავდაპირველად, მოსარჩელემ თბილისის საქალაქო სასამართლოს მიმართა 2015 წლის 24 აპრილს, თუმცა ეს სარჩელი განუხილველი დარჩა. სარჩელი განმეორებით იქნა შეტანილი და 2015 წლის 7 ოქტომბერს და სასამართლომ წარმოებაში ის მიიღო. ხანდაზმულობის ვადის დენის შეწყვეტის ხანგრძლივობა დამოკიდებულია კონკრეტულ საპროცესო-სამართლებრივ შედეგებზე. კერძოდ, ვადის დენის შეწყვეტა გრძელდება: ა) სასამართლოს გადაწყვეტილების კანონიერ ძალაში შესვლამდე ან ბ) პროცესის სხვაგვარად დასრულებამდე. სასამართლოს გადაწყვეტილების კანონიერი ძალის ქვეშ იგულისხმება მისი ფორმალური კანონიერი ძალა. კერძოდ, გადაწყვეტილების ის თვისება, რომლის ძალითაც იგი აღარ შეიძლება გასაჩივრდეს, ხოლო მხარეთა შორის არსებული დავა ითვლება გადაჭრილად. აღნიშნული საკითხი მოწესრიგებულია სსსკ-ის 264-ე მუხლში. განსახილველ შემთხვევაში, თბილისის საქალაქო სასამართლოს განჩინება, რომლითაც 2015 წლის 24 აპრილს შეტანილი სარჩელი დარჩა განუხილველი, მხარის მიერ არ გასაჩივრებულა კერძო საჩივრით, კანონმდებლობით დადგენილი წესით. შესაბამისად, ის შევიდა კანონიერ ძალაში მისი ჩაბარებიდან გასაჩივრების ვადის გასვლის შემდეგ. სსსკ-ის 277-ე მუხლის თანახმად, სარჩელის (განცხადების) განუხილველად დატოვების შემთხვევაში სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა არ შეწყდება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, მოსარჩელემ, მხოლოდ იმ მიზნით, რომ თითქოს ხანდაზმულობის ვადა შეწყვეტილიყო, შეასრულა საპროცესო მოქმედება და სასამართლოში სარჩელი შეიტანა, ხოლო 2015 წლის 7 ოქტომბერს განმეორებით მიმართა სასამართლოს იგივე მოთხოვნით. ამ შემთხვევაში სარჩელი ხანდაზმულ მოთხოვნად უნდა ჩაითვალოს.

10. საკასაციო სამართალწარმოების ეტაპი

10.1. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2018 წლის 28 მაისის განჩინებით,

საკასაციო განაცხადი წარმოებაშია მიღებული სსსკ-ის 391-ე მუხლის საფუძველზე დასაშვებობის წინაპირობების შესამოწმებლად.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

საკასაციო სასამართლო საქმის შესწავლის, მტკიცებულებათა გაანალიზებისა და საკასაციო საჩივრის დასაშვებობის იურიდიული დასაბუთებულობის შემოწმების შედეგად მივიდა დასკვნამდე, რომ მოპასუხის საკასაციო განაცხადი არ აკმაყოფილებს სსსკ-ის 391-ე მუხლის მოთხოვნებს, ამიტომ იგი დაუშვებელია შემდეგი არგუმენტაციით:

11. სსსკ-ის 391-ე მუხლის მეხუთე ნაწილის შესაბამისად, საკასაციო საჩივარი ქონებრივ და სხვა არაქონებრივ დავებში 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 კონვენციასა და ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს პრეცედენტულ სამართალს; ზ) გასაჩივრებულია სააპელაციო სასამართლოს მეორე დაუსწრებელი გადაწყვეტილება ან განჩინება დაუსწრებელი გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების თაობაზე. ზემოაღნიშნული ნორმები განსაზღვრავს იმ მოთხოვნებს, რომელთაც საკასაციო საჩივარი უნდა შეიცავდეს და ეფუძნებოდეს.
12. სსსკ-ის 404-ე მუხლის პირველი პუნქტით, საკასაციო სასამართლო გადაწყვეტილებას ამოწმებს საკასაციო საჩივრის ფარგლებში, ამავე კოდექსის 407-ე მუხლის პირველი ნაწილით, საკასაციო სასამართლო იმსჯელებს მხარის მხოლოდ იმ ახსნა-განმარტებაზე, რომელიც ასახულია სასამართლოთა გადაწყვეტილებებში ან სხდომათა ოქმებში. გარდა ამისა, შეიძლება, მხედველობაში იქნეს მიღებული ამ კოდექსის 396-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ვ“ ქვეპუნქტში მითითებული ფაქტები; ამავე მუხლის მე-2 ნაწილის

თანახმად, სააპელაციო სასამართლოს მიერ დამტკიცებულად ცნობილი ფაქტობრივი გარემოებები სავალდებულოა საკასაციო სასამართლოსათვის, თუ წამოყენებული არ არის დასაშვები და დასაბუთებული პრეტენზია (შედავება); საკასაციო სასამართლოს მიაჩნია, რომ კასატორს არ წარმოუდგენია დასაბუთებული პრეტენზია (შედავება), რაც საშუალებას მისცემდა სასამართლოს, არსებითად განსახილველად დაეშვა საკასაციო განაცხადი.

13. საკასაციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ წარმოდგენილი საკასაციო საჩივარი არ არის დასაშვები სსსკ-ის 391-ე მუხლით გათვალისწინებული არც ერთი ზემოხსენებული საფუძვლით.
14. საკასაციო საჩივარი არ არის დასაშვები სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილების საკასაციო სასამართლოს სტაბილური პრაქტიკისაგან განსხვავების არსებობის საფუძვლით. სააპელაციო სასამართლოს გასაჩივრებული გადაწყვეტილება არ განსხვავდება საქართველოს უზენაესი სასამართლოს არსებული პრაქტიკისაგან (იხ. ქვემოთ პუნქტები).
15. საკასაციო სასამართლო აღნიშნავს, რომ ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის მე-6 მუხლის პირველი პარაგრაფი ავალდებულებს სასამართლოს, დაასაბუთოს თავისი გადაწყვეტილება, რაც არ უნდა იქნეს გაგებული თითოეულ არგუმენტზე დეტალური პასუხის გაცემად (იხ. **გლარკავა საქართველოს წინააღმდეგ, # 7932/03; Van de Hurk v. Netherlands, par.61, Garcia Ruiz v. Spain [GC] par.26; Jahnke and Lenoble v France (dec.); Perez v France [GC], par. 81; Hirvisaari v. Finland, §32).**
16. საკასაციო სასამართლო მიუთითებს სსკ-ის 102-ე მუხლზე, რომლის თანახმად, „1. თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს. 2. ამ გარემოებათა დამტკიცება შეიძლება თვით მხარეთა (მესამე პირთა) ახსნა-განმარტებით, მოწმეთა ჩვენებით, ფაქტების კონსტატაციის მასალებით, წერილობითი თუ ნივთიერი მტკიცებულებებითა და ექსპერტთა დასკვნებით“ და განმარტავს, რომ სააპელაციო სასამართლოს მიერ გამოკვლეული და დადგენილია ყველა ის მტკიცებულება და ფაქტობრივი გარემოება, რომელიც საჭიროა საკასაციო სამართალწარმოების ეტაპზე საკასაციო საჩივრის დასაშვებობის წინაპირობის შესამოწმებლად.
17. საკასაციო სასამართლომ არაერთ საქმეში განმარტა: „სასამართლოს უპირველესი ამოცანაა, დაადგინოს, თუ რას ითხოვს მოსარჩელე მოპასუხისაგან და რის საფუძველზე, ანუ რომელ ფაქტობრივ გარემოებებზე ამყარებს თავის მოთხოვნას. სასამართლომ მხარის მიერ მითითებული მოთხოვნის ფარგლებში უნდა მოძებნოს ის სამართლებრივი ნორმა (ნორმები), რომელიც იმ შედეგს ითვალისწინებს, რისი მიღწევაც მხარეს სურს. ამასთან, მოთხოვნის სამართლებრივ საფუძველად განხილული ნორმა (ან ნორმები) შეიცავს იმ აღწერილობას (ფაქტობრივ შემადგენლობას), რომლის შემოწმებაც სასამართლოს პრეროგატივაა და რომელიც უნდა განხორციელდეს ლოგიკური

მეთოდების გამოყენების გზით, ანუ სასამართლომ უნდა დაადგინოს, ნორმაში მოყვანილი აბსტრაქტული აღწერილობა რამდენად შეესაბამება კონკრეტულ ცხოვრებისეულ სიტუაციას და გამოიტანოს შესაბამისი დასკვნები. ის მხარე, რომელსაც აქვს მოთხოვნა მეორე მხარისადმი, სულ მცირე, უნდა უთითებდეს იმ ფაქტობრივ შემადგენლობაზე, რომელსაც სამართლის ნორმა გვთავაზობს. აქედან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძვლის რომელიმე ფაქტობრივი წანამძღვრის (სამართლებრივი წინაპირობის) არარსებობა გამორიცხავს მხარისათვის სასურველი სამართლებრივი შედეგის დადგომას (იხ. სუსგ ას 15-29-1443-2012, ას-973-1208-04; ას 664-635-2016).

18. საკასაციო სასამართლო უპირველესად იმას აღნიშნავს, რომ ქვემდგომი ინსტანციის სასამართლოებმა მტკიცების ტვირთის განაწილებისას იხელმძღვანელეს იმ სტანდარტისა და სპეციფიკურობის გათვალისწინებით, რომელიც აღნიშნული სამართალურთიერთობის მონაწილეთათვის კანონითაა დადგენილი. კერძოდ, სსკ-ის 687-ე მუხლის პირველი ნაწილი, რომელიც სამართალწარმოების საპროცესო ელემენტს შეიცავს, ამგვარი სამართალურთიერთობის მონაწილეებისთვის მტკიცების ტვირთის განაწილების სპეციალურ სტანდარტს ადგენს: „იმის მტკიცება, რომ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის დარღვევა გამოიწვია 686-ე მუხლის მე-2 ნაწილში აღნიშნულმა გამგზავნის ბრალეულობამ, ეკისრება გადამზიდველს“.
19. გადამზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე ერთ-ერთ სასამართლო დავაზე საკასაციო სასამართლომ განმარტა: „გადამზიდვის ურთიერთობის რეგულირებისას განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა რა გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ფარგლებს, სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის პირველი ნაწილით გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში. ამავე კოდექსის 687-ე მუხლის თანახმად, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ძირითად პირობას წარმოადგენს რა მისი ბრალი, თავად გადამზიდველმა უნდა დაამტკიცოს, რომ ზიანი მისი ქმედებით არ გამოწვეულა. იმავე დანაწესს შეიცავს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის 46-ე მუხლი, რომლითაც განსაზღვრულია რა რკინიგზის პასუხისმგებლობა ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების, გაფუჭებისა და დანაკლისისათვის საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ შეთანხმების მიხედვით, ქონებრივ პასუხისმგებლობაზე რკინიგზის ვალდებულების არარსებობა თვით რკინიგზამ უნდა დაამტკიცოს“ (იხ. სუსგ: # ას-887-1160-04, 01/03/2005წ).
20. წარმოდგენილი საკასაციო შედავება, როგორც ხანდაზმულობის, ასევე გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების კუთხით, მთლიანად დაფუძნებულია დავის გადაწყვეტისთვის სასამართლოს მიერ გამოყენებული ნორმების არამართებულობაზე, რამაც, კასატორის აზრით, სასარჩელო მოთხოვნის არამართლობიერად დაკმაყოფილება გამოიწვია.
- 20.1. საკასაციო სასამართლო არ იზიარებს კასატორის მტკიცებას, რომ

განსახილველ დავაზე სასამართლოს მიერ საერთაშორისო შეთანხმების გამოყენების შემთხვევაში ტვირთის გამგზავნი საწარმოს სასარჩელო მოთხოვნა უპერსპექტივო იქნებოდა და სასამართლო გასაჩივრებული გადაწყვეტილებისგან არსებითად განსხვავებულ გადაწყვეტილებას მიიღებდა:

20.1.1. საკასაციო სასამართლო განმარტავს: იმისთვის, რომ დადგინდეს საერთაშორისო შეთანხმების, როგორც ნორმატიული აქტის მბოჭავი ძალის ქვეშ მყოფ სუბიექტთა წრე და საგანი (რეგულირების სფერო), ყურადღება უნდა გამახვილდეს შემდეგ გარემოებებზე: 1. ვინაა შეთანხმების ხელმომწერი სუბიექტი (ქვეყანა); 2. რა წარმოადგენს შეთანხმების საგანს - ობიექტს.

20.1.2. ზემოაღნიშნული შეთანხმების (საქართველოსთვის ძალაშია 1993 წლის 18 ივნისიდან) პრემბულაში აღნიშნულია, რომ საერთაშორისო შეთანხმება სარკინიგზო მიმოსვლით გადაზიდვების ორგანიზების მიზნით იდება და შეთანხმებით განსაზღვრულ ინტერესებს წარმოადგენენ ის სამინისტროები, რომელთა დაქვემდებარებაშიც სარკინიგზო ტრანსპორტი იმყოფება: საერთაშორისო შეთანხმების მე-3 მუხლის პირველი პარაგრაფის თანახმად, „ეს შეთანხმება აწესებს პირდაპირი საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლით და პირდაპირი საერთაშორისო სარკინიგზო-საბორნე მიმოსვლით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულების ერთიან სამართლებრივ ნორმებს“. შეთანხმების პირველივე მუხლში (შეთანხმების საგანი) მითითებულია: „ამ შეთანხმებით დგინდება ტვირთის გადაზიდვისთვის პირდაპირი საერთაშორისო სარკინიგზო მიმოსვლა შემდეგი ქვეყნების რკინიგზებით...“ მაშასადამე, ირკვევა, რომ ხელშემკვრელ მხარეებს წარმოადგენენ საერთაშორისო შეთანხმების მონაწილე (ხელმომწერი) სახელმწიფოები, უფრო კონკრეტულად კი - მათი რკინიგზები და ამ შეთანხმების საფუძველზე ეს ქვეყნები (მათი სამინისტროები) აწესებენ სარკინიგზო ტრანსპორტით ერთმანეთთან მიმოსვლის ერთიან სამართლებრივ რეჟიმს, რომლის მონაწილეც, გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე, გადამზიდველ რკინიგზებთან ერთად, ასევე გამგზავნიცაა და რომელთა მიმართებაშიც საერთაშორისო შეთანხმება გარკვეულ რეგულაციებსაც აწესებს. ამდენად, საკასაციო სასამართლო არ იზიარებს ქვემდგომი ინსტანციის სასამართლოების მსჯელობას საერთაშორისო შეთანხმების გამოუყენებლობის თაობაზე იმ საფუძველით, რომ გამგზავნი იურიდიული პირი თურქეთშია რეგისტრირებული, ხოლო თურქეთი (მისი რკინიგზა) ამ შეთანხმების მონაწილე სუბიექტი არაა (იხ. წინამდებარე განჩინების 6.2.3. და 8.2.1. ქვეპუნქტები). შეთანხმების გავრცელებისთვის ამგვარი წინაპირობის არსებობას არც თავად შეთანხმება ითვალისწინებს. განსახილველ შემთხვევაში საქართველოში, კერძოდ, ბათუმში დაიტვირთა ტვირთი, შესაბამისად, გამგზავნმა საქართველოს კანონმდებლობის საფუძველზე გადამზიდველთან დადო ხელშეკრულება ტვირთის საერთაშორისო გადაზიდვაზე და, როგორც ეს მართებულადა

შეაფასეს ქვემდგომმა სასამართლოებმა, მხარეებმა აირჩიეს საქართველოს სამართალი.

20.2. საერთაშორისო შეთანხმების გამოყენების აუცილებლობაზე საქართველოს სარკინიგზო კოდექსიც მიუთითებს. კერძოდ, კოდექსის მე-3 მუხლი ადგენს: „სარკინიგზო ტრანსპორტის ფუნქციონირება წესრიგდება საქართველოს კონსტიტუციით, საქართველოს საერთაშორისო ხელშეკრულებებითა და შეთანხმებებით, ამ კოდექსითა და საქართველოს სხვა ნორმატიული აქტებით“. საერთაშორისო შეთანხმების გამოყენებაზე მითითებულია ამ კოდექსის 25-ე, 46-ე, 47-ე, 53-ე და 55-ე მუხლებში, რომლებიც უკავშირდება გამგზავნს, გადამზიდველსა და მიმღებს შორის სამართალურთიერთობის ფარგლებში წარმოშობილ ამა თუ იმ საკითხს.

20.3. ზემოხსენებული საერთაშორისო შეთანხმება, გარდა ხელმომწერ ქვეყნებს შორის სარკინიგზო მიმოსვლის ხელშეწყობისა, აგრეთვე მოიცავს ისეთ დათქმებს, რომლებიც გადაზიდვის ხელშეკრულების მონაწილე სუბიექტებს შორის წარმოშობილ უფლება-მოვალეობებსაც შეეხება. შეთანხმება რიგ შემთხვევებში ადგენს, რომ მხარეთა შორის არსებული სამართალურთიერთობა (მისი გარკვეული ელემენტები) ეროვნული კანონმდებლობის თანახმად უნდა დარეგულირდეს, ხოლო რიგ შემთხვევებში - თავად აწესებს რეგულაციებს. ასე მაგალითად, საერთაშორისო შეთანხმება დეტალურად აღწერს და აწესებს გამგზავნის, გადამზიდველისა და მიმღების პასუხისმგებლობისა და მოვალეობების წინაპირობებსა და ფარგლებს, რომლებიც სრულ შესაბამისობაშია ეროვნული კანონმდებლობით დადგენილი წესებთან. ამდენად, სასამართლოს მიერ გადაზიდვის ხელშეკრულებაში მონაწილე პირთა პასუხისმგებლობის წინაპირობების განსაზღვრის მიზნით, ეროვნულ კანონმდებლობასთან ერთად საერთაშორისო შეთანხმებაზე მითითება (გამოყენება) გადაწყვეტილების სამართლებრივი დასაბუთების უფრო მაღალ სტანდარტს ქმნის.

20.3.1 გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების მატერიალურ-სამართლებრივი საფუძვლები, საერთაშორისო შეთანხმებით დადგენილი მოწესრიგების იდენტურია ეროვნულ კანონმდებლობაშიც, კერძოდ: საერთაშორისო შეთანხმების 37-ე მუხლში („გადამზიდველის პასუხისმგებლობა“) მითითებულია: „§1. გადამზიდველი პასუხისმგებელია გამგზავნის ან მიმღების წინაშე მხოლოდ გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე, ამ შეთანხმებით დადგენილი წესით და მის ფარგლებში. §2.

გადამზიდველი პასუხისმგებელია ტვირთის დაკარგვაზე, დანაკლისზე, დაზიანებაზე (გაფუჭებაზე) ტვირთის გადასაზიდად მიღების მომენტიდან მისი გაცემის მომენტამდე. გარემოებები, რომელთა საფუძველზეც წარმოიშობა გადამზიდველის პასუხისმგებლობა ტვირთის დაკარგვაზე, დანაკლისზე, დაზიანებაზე (გაფუჭებაზე), დასტურდება კომერციული აქტით. § 3. გადამზიდველი პასუხისმგებელია ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილებაზე“. საქრთაშორისო შეთანხმების 39-ე მუხლის („გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზღვარი“) მეორე პარაგრაფი ასევე დეტალურად ჩამოთვლის გადასაზიდად მიღებული ტვირთის დაკარგვის, დანაკლისის, დაზიანების (გაფუჭების) შემთხვევაში გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების კონკრეტულ საფუძვლებს.

20.3.2. საქრთაშორისო შეთანხმების დებულებათა იდენტურია ეროვნული კანონმდებლობაც: კერძოდ, სარკინიგზო კოდექსის 46-ე მუხლი ადგენს ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების, გაფუჭებისა და დანაკლისისათვის ს-----
-----ის პასუხისმგებლობას „საქრთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების მიხედვით. აღნიშნული მუხლის პირველი პუნქტის მიხედვით, „გადასაზიდად ტვირთის მიღებიდან მის გაცემამდე რკინიგზას ეკისრება ქონებრივი პასუხისმგებლობა ტვირთის დაუცველობისათვის, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ტვირთი დაიკარგა, დაზიანდა, გაფუჭდა ან ადგილი ჰქონდა დანაკლისს: ა) ტვირთგამგზავნის ან ტვირთმიმღების მიხეზით; ბ) ტვირთის ბუნებრივი თვისებების გამო; გ) ტარის (შეფუთვის) ნაკლოვანებების გამო, რომლებიც არ შეინიშნებოდა ტვირთის მიღების დროს მისი გარეგნული დათვალიერებისას ან ისეთი ტარის (შეფუთვის) გამოყენების გამო, რომელიც არ შეესაბამება ტვირთის თვისებებს; დ) გადასაზიდად იმ ტვირთის ჩაბარების გამო, რომლის ტენიანობა აღემატება დადგენილ ნორმებს“. ამავე მუხლის მეორე ნაწილი ადგენს ტვირთის დაკარგვისათვის, დაზიანებისათვის, გაფუჭებისათვის ან დანაკლისისათვის რკინიგზის ქონებრივი პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების წინაპირობებს.

20.3.3. გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების ანალოგიურ წინაპირობებს ითვალისწინებს სსკ-ის 686-ე მუხლი, რომლის თანახმად, „1. გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე - მიტანის ვადის გადაცილებისათვის. 2. გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ანდა ამავე პირის ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს; აგრეთვე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითაა გამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილებაც გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათი შედეგები შეიძლებოდა თავიდან აეცილებინა“.

20.3.4. აღსანიშნავია, რომ გარდა მატერიალურ-სამართლებრივი ნორმებისა, ეროვნული კანონმდებლობა და საქრთაშორისო შეთანხმება ერთმანეთის

იდენტურია მხარეთა შორის მტკიცების ტვირთის განაწილების თავისებურებასთან მიმართებაშიც: საერთაშორისო შეთანხმების 41-ე მუხლის თანახმად: „§ 1. გადამზიდველი ვალდებულია დაამტკიცოს, რომ ტვირთის დაკარგვა, დანაკლისი, დაზიანება (გაფუჭება) გამოწვეულია 39-ე მუხლის – „გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზღვარი“ მე-2 პარაგრაფის პირველი და მე-4 პუნქტებით განსაზღვრული გარემოებების შედეგად. § 2. თუ დადგინდება, რომ ტვირთის დაკარგვა, დანაკლისი, დაზიანება (გაფუჭება) შეიძლება მომხდარიყო 39-ე მუხლის – „გადამზიდველის პასუხისმგებლობის ზღვარი“ – მე-2 პარაგრაფის მე-2, მე-3, მე-5-მე-10 პუნქტებით, ასევე მე-7 პარაგრაფის მე-2 და მე-3 პუნქტებით განსაზღვრული გარემოებების შედეგად, მიიჩნევა, რომ ზიანი გამოწვეულია ამ გარემოებების შედეგად, თუ გამგზავნი ან მიმღები არ დაამტკიცებს სხვაგვარად. § 3. გადამზიდველს ეკისრება ვალდებულია დაამტკიცოს, რომ ტვირთის მიტანის ვადის გადაცილება გამოწვეული არ არის გადამზიდველის ბრალეულობით“. სსკ-ის 687-ე მუხლის თანახმად, „იმის მტკიცება, რომ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის დარღვევა გამოიწვია 686-ე მუხლის მე-2 ნაწილში აღნიშნულმა გარემოებებმა, ეკისრება გადამზიდველს“.

20.4. გადამზიდველის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლების სამართლებრივი ნორმების ობიექტური შემადგენლობის არსებობასთან დაკავშირებით საკასაციო სასამართლო განმარტავს, რომ სასარჩელო მოთხოვნის წარმატების განმაპირობებელ გარემოებათა კვლევა გულისხმობს მოსარჩელის მოთხოვნის (ასევე მოთხოვნის გამომრიცხველ) მატერიალურ-სამართლებრივი ნორმის სწორად განსაზღვრასა და იმის შემოწმებას, სარჩელში მითითებული (და დადგენილად მიჩნეული) გარემოებები რამდენად უზრუნველყოფენ მოთხოვნის დაკმაყოფილების მომწესრიგებელი მატერიალური ნორმის ობიექტურ შემადგენლობას. როგორც საქმის მასალებით ირკვევა, ტვირთის გამგზავნის (მოსარჩელის) ბრალეულობას კასატორი (მოპასუხე) ვერ ადასტურებს, იგი მხოლოდ სიტყვიერი განმარტებით შემოიფარგლება და არ მიუთითებს ნორმის გამოყენებისთვის აუცილებელ, ობიექტურ შემადგენლობაზე. კასატორი მიუთითებს აზერბაიჯანის რკინიგზის პასუხისმგებლობაზე, მაგრამ არ წარმოადგენს სარწმუნო მტკიცებულებას (გარდა სიტყვიერისა), რომლებიც აზერბაიჯანის რკინიგზის პასუხისმგებლობაზე მიუთითებდა. მეტიც, საქმეში წარმოადგენილია აზერბაიჯანის რკინიგზის კორესპონდენციები (იხ. ტ.1, ს.ფ. 102, 105, 108, 111), რომლებშიც მითითებულია, რომ ძლიერი ქარისა და ცუდი გადახურვის გამო ვაგონს მოძვრა სახურავი, რომელიც დაეცა კონტაქტურ ქსელს, რამაც გამოიწვია ხანძარი, რომელიც შემდეგ სხვა ვაგონებზე გადავიდა და გასაგზავნი ტვირთის სრულად განადგურება გამოიწვია. კორესპონდენციის ავტორი იქვე მიუთითებს, რომ ვაგონების ცუდი გადახურვის გამო აზერბაიჯანის რკინიგზა გამორიცხავს საკუთარ პასუხისმგებლობას და უარს აცხადებს ზარალის ანაზღაურებაზე (იხ. ტ.1, ს.ფ.23). კასატორი (გადამზიდველი) მარტოოდენ სიტყვიერად მიუთითებს

და სხვა მტკიცებულებებით ვერ ადასტურებს სასარჩელო მოთხოვნის გამომრიცხველ სხვა გარემოებებს, კერძოდ, არ დასტურდება გადაზიდვების მიერ სიტყვიერად შედავებული არც ერთი გარემოება: საერთაშორისო შეთანხმების მე-18 მუხლის მე-4 პარაგრაფით („ტარა, შეფუთვა და მარკირება“), მე-19 მუხლის მე-3 პარაგრაფით (პასუხისმგებლობა კონკრეტული ტვირთის გადაზიდვისათვის ვაგონების ვარგისიანობის განსაზღვრაზე) და 47-ე („გადაზიდვის ხელშეკრულების მოთხოვნები. იურისდიქცია“) მუხლებით გათვალისწინებული დანაწესი გამგზავნის პასუხისმგებლობის შესახებ. პირიქით, საქმეში წარდგენილი ზედნადებების მე-11 პუნქტში მითითებულია, რომ ტვირთი განლაგებულია და დამაგრებულია სწორად, ტექნიკური პირობების მე-3 თავის თანახმად და აღნიშნულ პუნქტს ხელს აწერს ექსპედიტორი პირი, რომელმაც განახორციელა ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება (იხ.ტ.1, ს.ფ. 17, 28, 39, 50). მაშასადამე, იმ ვითარებაში, როცა მოპასუხე მასზე დაკისრებული მტკიცების ტვირთის ფარგლებში სასამართლოს ვერ წარუდგენს პასუხისმგებლობისგან მისი გათავისუფლებისთვის სამართლებრივად ვარგის მტკიცებულებებს, ცხადია, რომ გამგზავნისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურებისთვის იგი პასუხისმგებელ პირად განისაზღვრება როგორც საერთაშორისო, ასევე - ეროვნული კანონმდებლობის საფუძველზე.

20.5 საკასაციო სასამართლო არ იზიარებს კასატორის შედავებას სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობასთან მიმართებით და ამ ნაწილშიც სავსებით დასაბუთებულად მიაჩნია სააპელაციო სასამართლოს მსჯელობა და დასკვნები. საერთაშორისო შეთანხმების 48-ე მუხლით განსაზღვრულ ხანდაზმულობის 9 - თვიან ვადაზე მითითებით, კასატორი უთითებს, რომ მოსარჩელემ სარჩელი, სსსკ-ის 277-ე და სსკ-ის 140-ე მუხლების თანახმად, ვადის დარღვევით წარადგინა.

20.5.1. საკასაციო სასამართლო სრულიად იზიარებს საქალაქო და სააპელაციო სასამართლოების მსჯელობას, რომ სასამართლომ, სარჩელის ხანდაზმულობის საკითხის გადაწყვეტისას, უნდა გამოიყენოს სსკ-ით განსაზღვრული გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების მომწესრიგებელი სპეციალური ნორმები: სარკინიგზო კოდექსის 55-ე მუხლის (პრეტენზიის წარდგენის ვადები) თანახმად, ადგილობრივი გადაზიდვისას რკინიგზას პრეტენზია შეიძლება წარედგინოს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით დადგენილ ვადებში, ხოლო საერთაშორისო გადაზიდვისას – „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმებით განსაზღვრულ ვადაში. ამავე კოდექსის 56-ე მუხლის (სარჩელის წარდგენის

ვადები) მიხედვით, ამ კოდექსით მოწესრიგებული ურთიერთობებიდან გამომდინარე სარჩელის წარდგენა ხორციელდება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილ ვადებში. სსკ-ის 699-ე მუხლის თანახმად, გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ხანდაზმულობის ვადის დენა იწყება: ა) ტვირთის ნაწილობრივ დაკარგვის, დაზიანების ან ჩაბარების ვადის გადაცილებისას – მისი გამოგზავნის დღიდან; ბ) ტვირთის მთლიანად დაკარგვისას – გადაზიდვის შეთანხმებული ვადის გასვლის ოცდამეათე დღიდან ან თუ ასეთი ვადა არ ყოფილა დათქმული, – გადამზიდველის მიერ ტვირთის მიღებიდან მესამოცე დღეს. გ) ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში – გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ. სსკ-ის მე-700 მუხლი ადგენს: „ხანდაზმულობის ვადა შეჩერდება წერილობითი რეკლამაციის საფუძველზე იმ დღისათვის, როცა გადამზიდველი უარყოფს რეკლამაციას და თანდართულ საბუთებს უკანვე აბრუნებს“.

20.5.2. სააპელაციო სასამართლოს მიერ დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებებით კი, მოცემულ შემთხვევაში, მოვლენათა განვითარების ამგვარი ქრონოლოგია დგინდება: მოსარჩელის კუთვნილი ტვირთით ვაგონები დაიტვირთა 2014 წლის 26 მარტს და ამ დღიდან დაიწყო ხანდაზმულობის ვადის დინება. 2014 წლის 3 აპრილს ხანძრის შედეგად ტვირთი დაზიანდა. მოსარჩელემ (ტვირთის გამგზავნმა) ამ ფაქტის შესახებ შეიტყო 15 ივლისს და იმავე წლის 22 სექტემბერს გადამზიდველს (მოპასუხეს, კასატორს) გაუგზავნა რეკლამაცია ზარალის ანაზღაურების თაობაზე, რაზეც ამ უკანასკნელმა 2015 წლის 5 თებერვალს, წერილობითვე განუცხადა უარი. ამდენად, 22 სექტემბრიდან 5 თებერვლამდე - რეკლამაციის წარდგენიდან რეკლამაციის უარყოფამდე, ხანდაზმულობის ვადის დინება შეჩერებულად ითვლება. რეკლამაციაზე უარის თქმიდან 2 თვისა და 19 დღის შემდეგ - 2015 წლის 24 აპრილს, ტვირთის გამგზავნმა სასამართლოში წარადგინა სარჩელი. მაშასადამე, სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადამ, რომელიც 2014 წლის 26 მარტს დაიწყო და ამოიწურა სარჩელის შეტანის დღეს, რეკლამაციაზე პასუხის გაცემისთვის განკუთვნილი დროის გამოკლებით, შეადგინა 8 თვე და 10 დღე. როგორც საქმის მასალებით ირკვევა, - 2015 წლის 24 აპრილს შეტანილი სარჩელი განუხილველად დარჩა, რამაც საფუძველი დაუდო სსკ-ის 140.1-ე მუხლით

გათვალისწინებულ იურიდიულ შედეგს - ხანდაზმულობის ვადის დენა გაგრძელდა, თუმცა, ვინაიდან განჩინების მიღებიდან 5 თვესა და 13 დღეში - 2015 წლის 7 ოქტომბერს, ტვირთის გამგზავნმა ახალი სარჩელი შეიტანა (რომელიც სასამართლომ ამჯერად არსებითად განსახილველად წარმოებაში მიიღო), ამოქმედდა სსკ-ის 140.2-ე მუხლის რეგულაცია, რომლის თანახმად, „თუ უფლებამოსილი პირი ექვსი თვის ვადაში შეიტანს ახალ სარჩელს, მაშინ ხანდაზმულობის ვადა შეწყვეტილად ითვლება პირველი სარჩელის შეტანის დროიდან“. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ხანდაზმულობის ვადა შეწყვეტილად ითვლება პირველი სარჩელის შეტანის დროიდან - ანუ 2015 წლის 24 აპრილიდან. მაშასადამე, იმ შემთხვევაშიც კი, თუკი გამოირიცხებოდა გადამზიდველის განზრახვა ან უხეში გაუფრთხილებლობა (რა დროსაც ხანდაზმულობის სამწლიან ვადაა გათვალისწინებული) და გამოვიყენებთ სსკ-ის 699-ე მუხლით დადგენილ ხანდაზმულობის მინიმალურ ვადას - ერთი წელს, მოსარჩელეს მაინც დაცული აქვს სასარჩელო ხანდაზმულობის ვადა.

21. ზემოხსენებული მსჯელობისა და დასკვნების გათვალისწინებით, საკასაციო სასამართლო არ იზიარებს წარმოდგენილი საკასაციო შედავების საფუძვლიანობას და მიიჩნევს, რომ მოპასუხემ მტკიცების ტვირთი ვერ დაძლია, ხოლო გადამზიდველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების წინაპირობები, როგორც საერთაშორისო, ისე ეროვნულ კანონმდებლობაში, ერთმანეთთან შესაბამისობაშია, რაც იმას ნიშნავს, რომ მოპასუხის მიერ მტკიცების ტვირთის წარუმატებლად განხორციელების პირობებში, სასარჩელო მოთხოვნა დაკმაყოფილდებოდა მაშინაც, თუკი გასაჩივრებული გადაწყვეტილება საერთაშორისო შეთანხმების წესებს დაეყრდნობოდა.
22. საკასაციო სასამართლო აღნიშნავს, რომ გასაჩივრებული გადაწყვეტილება შესაბამისობაშია გადაზიდვის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე გადამზიდველის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის, ხანდაზმულობის ვადისა და სხვათა შესახებ საქართველოს საკასაციო სასამართლოს მიერ დადგენილ სასამართლო პრაქტიკასთან (იხ. სუსგ-ები: # 887-1160-04, 04.05.2005წ; # ას-581-549-2011, 05.09.2012წ; # ას-850-798-2012, 25.06.2012წ; # ას-782-749-2014, 04.05.2015წ.). საკასაციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ კასატორმა ვერ დაადასტურა საკასაციო საჩივრის არსებითად განხილვის სამოქალაქოსაპროცესო კანონმდებლობით გათვალისწინებული რომელიმე წინაპირობის არსებობა, რაც წარმოდგენილი საკასაციო განაცხადის არსებითად განსახილველად დასაშვებად ცნობის უარყოფისა და გასაჩივრებული განჩინების უცვლელად დატოვების საფუძველია.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი :

საკასაციო სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 284-ე, 285-ე, 391-ე, 401-ე, 408.3-ე მუხლებით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა :

1. სს "ს-----ის" საკასაციო საჩივარი, როგორც დაუშვებელი, დარჩეს განუხილველად;
2. სს "ს-----ას" (ს/კ 2-----) სახელმწიფო ბიუჯეტიდან (ქ.თბილისი, „სახელმწიფო ხაზინა“, ბანკის კოდი TRESGE22, მიმღების ანგარიშის №200122900, სახაზინო კოდი 300773150) დაუბრუნდეს საკასაციო საჩივარზე მის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის 8000 ლარის (გადახდის ქვითარი N11358, გადახდის თარიღი 2018 წლის 15 მაისი), 70% – 5600 (ხუთი ათას ექვსასი) ლარი;
3. განჩინება საბოლოოა და არ საჩივრდება.

თავმჯდომარე

ე. გასიტაშვილი

მოსამართლეები:

ზ. ძლიერიშვილი

ბ. ალავიძე