



გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა
საქართველოს სახელით

საქმე №2ბ/3481-17

„11 “ იანვარი, 2018წ.
თბილისი

თბილისის სააპელაციო სასამართლო
სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე ოთარ სიჭინავა
მოსამართლეები გელა ქირია
ამირან ძაბუნაძე

სხდომის მდივანი – ნათია ხოლოაშვილი

აპელანტი

შპს „გ-----“

-

ლ-----, თ-----

წარმომადგენელი

-

სს „ს-----“

მ-----

მოწინააღმდეგე

მხარე -

წარმომადგენლები

-

გასაჩივრებული

გადაწყვეტილება

– თბილისის საქალაქო სასამართლოს
სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის
24.04.2017წ. გადაწყვეტილება

დავის საგანი

– თანხის დაკისრება

1. აპელანტის მოთხოვნა

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება, ახალი გადაწყვეტილებით სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა.

2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

შპს „გ-----ს“ სარჩელი სს „ს-----ის“ მიმართ არ დაკმაყოფილდა.

**დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:
უდავო ფაქტობრივი გარემოებები:**

2.1. 2013 წლის 29 ნოემბერს, შპს „გ-----ს“ მიერ სს „ს-----ის“ კუთვნილი N68052620, N68032143, N68031947, N68010362, N68032242, N68013572, N62039243, N63955355, N62039953, N68012871 ვაგონების დატვირთვა დასრულდა 2013 წლის 30 ნოემბრის 16:00 საათზე.
სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:
- მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ს.ფ. 156).

2.2. 2013 წლის 30 ნოემბერს, შპს „გ-----ს“ მიერ სს „ს-----ის“ კუთვნილი N60206059, N60206307, N30814134, N60132818, N60194982, N60156486, N60275765, N63604037, N63908958, N60258969 ვაგონების დატვირთვა დასრულდა 2013 წლის 1 დეკემბერს 17:30 საათზე.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:
- მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ს.ფ. 157).

2.3. 2013 წლის 1 დეკემბერს, შპს „გ-----ს“ მიერ სს „ს-----ის“ კუთვნილი N6395335, N60180064, N60296233, N65268807, N60286309, N60211034, N63954424, N60131414, N60152964, N60201746 ვაგონების დატვირთვა დასრულდა 2013 წლის 2 დეკემბერს 14:00 საათზე.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:
- მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ს.ფ. 155).

2.4. 2013 წლის 2 დეკემბერს, შპს „გ-----ს“ მიერ სს „ს-----ის“ კუთვნილი N68752443, N60166261, N62207188 ვაგონების დატვირთვა დასრულდა 2013 წლის 3 დეკემბერს 15:40 საათზე.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:
- მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ს.ფ. 158).

2.5. 2013 წლის 2 დეკემბერს, შპს „გ-----ს“ მიერ სს „ს-----ის“ კუთვნილი N65744732, N63954176, N63589170, N65409450, N67327361, N68012541, N62620570, N60140076, N62206305, N68571140 ვაგონების დატვირთვა

დასრულდა 2013 წლის 3 დეკემბერს 15:40 საათზე.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო (ს.ფ. 159).

2.6. N68752443, N60166261, N62207188 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი. ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებულია კლიენტის მიერ არასწორი დატვირთვა.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- საერთო ფორმის აქტი (ს.ფ. 160).

2.7. N68052620, N68032143, N68031947, N68010362, N68032242, N68013572, N62039243, N63955355, N62039953, N68012871 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 30 ნოემბრის 16:00 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. დაყოვნების მიზეზად მითითებულია ტვირთგამგზავნი - შპს „გი-----ს“ მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა და დამაგრება.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- საერთო ფორმის აქტი (ს.ფ. 152).

2.8. N60206059, N60206307, N30814134, N60132818, N60194982, N60156486, N60275765, N63604037, N63908958, N60258969 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 1 დეკემბრის 17:30 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. დაყოვნების მიზეზად მითითებულია - ტვირთგამგზავნი - შპს „გ-----“ მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- საერთო ფორმის აქტი (ს.ფ. 153).

2.9. N65744732, N63954176, N63589170, N65409450, N67327361, N68012541, N62620570, N60140076, N62206305, N68571140 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი. დაყოვნების მიზეზად მითითებულია ტვირთგამგზავნი - შპს „გ-----ს“ მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა და დამაგრება.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- საერთო ფორმის აქტი (ს.ფ. 153).

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:

2.10. 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.

დასახელებული ნორმებით გათვალისწინებულია პასუხისმგებლობა ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნებისათვის. დაყოვნებად კი, მიიჩნევა რკინიგზის სადგურში 24 საათზე მეტი ვადით ტვირთის შენახვა. ამავე ნორმებით დადგენილია მოცდენის საფასურის გადახდაზე უფლებამოსილი პირები, ესენია: ტვირთმიმღები ან ექსპედიტორი ან ტვირთის გატანაზე უფლებამოსილი სხვა პირი.

განსახილველ შემთხვევაში, შპს „გი-----სათვის“ სს „ს----- --ის“ მიერ 5074 ლარის დარიცხვის საფუძველი ამ უკანასკნელის კუთვნილი ვაგონ- ცისტერნების მოსარჩელის მიერ მოცდენა გახდა, შესაბამისად, უპირველეს ყოვლისა, სასამართლო მიზანშეწონილად მიიჩნევს, იმსჯელოს თანხის დარიცხვის მართლობიერებაზე, რასთან დაკავშირებითაც, მიუთითებს შემდეგს:

სამოქალაქო საპროცესო კანონმდებლობით გათვალისწინებულია თითოეული მხარის ვალდებულება მიუთითოს სასარჩელო მოთხოვნა, ფაქტები და წარმოდგენოს დასახელებული ფაქტის დამადასტურებელი კანონით გათვალისწინებული მტკიცებულებები. სწორედ დასახელებული წარმოდგენს სამოქალაქო საპროცესო სამართალში დისპოზიციურობისა და შეჯიბრებითობის პრინციპის გამოვლინებას. საქმის გარემოებები, რომლებიც კანონის თანახმად უნდა დადასტურდეს გარკვეული სახის მტკიცებულებებით, არ შეიძლება დადასტურდეს სხვა სახის მტკიცებულებებით (სსკ-ის 102-ე მუხლის მესამე ნაწილი). სსკ-ის 102-ე მუხლის მესამე ნაწილის მოთხოვნა ითვალისწინებს ისეთ შემთხვევას, როცა ამა თუ იმ გარემოების დადასტურებისათვის საჭიროა ისეთი მტკიცებულების წარმოდგენა, რაც გათვალისწინებულია მატერიალური კანონმდებლობით. ვაგონების მოცდენის

ფაქტის მტკიცების ტვირთი მოპასუხეს (გადამზიდველს) ეკისრება. ამ გარემოების დასაშვებ მტკიცებულებად კანონმდებელი განიხილავს კანონით დადგენილი წესით შედგენილ საერთო აქტს (სსსკ-ის 102-ე მუხლის მესამე და სარკინიგზო კოდექსის 52-ე მუხლის პირველი ნაწილები). საერთო აქტის შედგენის წესი განსაზღვრულია „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესებით“, რომელიც განსაზღვრავს საქართველოს ტერიტორიაზე რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ სამართლებრივ ურთიერთობებს, მათ მონაწილეთა უფლება მოვალეობებსა და პასუხისმგებლობას (წესები დამტკიცებულია საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 18 აპრილის №26 ბრძანებით).

„რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ 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“ 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.

„რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ 433-ე მუხლით ცალსახად და არაერთმნიშვნელოვნად დგინდება, რომ ვაგონების დაყოვნება ტვირთმიმღების ან მისასვლელი ლიანდაგით მოსარგებლის მიზეზით უნდა დადასტურდეს საერთო ფორმის აქტით. საერთო ფორმის აქტის შედგენა წარმოადგენს არა რკინიგზის უფლებამოსილებას, არამედ ვალდებულებას, რაც განპირობებულია, ამგვარი აქტის სამართლებრივი ბუნებით, კერძოდ, საერთო ფორმის აქტის არსებობა ადასტურებს იმ იურიდიული ფაქტების არსებობას, რაც მითითებულია მასში. აქტში უნდა აღინიშნოს ვაგონის (კონტეინერის) დაყოვნების მიზეზი, მისი ნომრები, დაყოვნების დაწყებისა და დამთავრების, აგრეთვე, დაყოვნების ფაქტობრივი დრო. საერთო ფორმის აქტი უნდა აკმაყოფილებდეს ზემოაღნიშნულ რეკვიზიტებს, რათა არ გახდეს სადავო მისი ობიექტურობა, შემდგენი პირის ნეიტრალური და მიუკერძოებელი დამოკიდებულება აქტში აღწერილი საკითხისადმი.

შპს „გი-----“ იმ ფაქტს, რომ ადგილი არ ჰქონია ვაგონების მოცდენას ტვირთის არასწორად დამაგრების გამო, ადასტურებს ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროებითა და ფორმა №გუ-29-ით. დასახელებული მტკიცებულებები ზემომითითებული მსჯელობის გათვალისწინებით არ წარმოადგენს ვაგონების დროულად დაცლის დამადასტურებელ მტკიცებულებას და იგი არ გამოდგება სასარჩელო მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად. ვაგონების მოცდენის გარემოების დამადასტურებელი ერთადერთი დასაშვები მტკიცებულება საერთო აქტია. ამასთან, სასამართლო სხდომაზე მოწმე - ჯ-----მ მიღება-ჩაბარების სამახსოვროებთან დაკავშირებით განმარტა, რომ აღნიშნულით დასტურდება ვაგონზე სატვირთო ოპერაციის დასრულების ფაქტი და იგი არ მოიცავს ინფორმაციას ტვირთის დამაგრების სტანდარტებთან დაკავშირებით. ფორმა №გუ-45-ში აღნიშნულია მხოლოდ ვაგონის მიწოდებისა და დატვირთვის დასრულების დრო, ხოლო ტვირთის დამაგრების ხარისხი მოწმდება სატვირთო მომსახურების სპეციალისტების მიერ (იხ. 2----- სასამართლო სხდომის ოქმი 13:25:16-13:26:59 საათი). მოწმე - ო-----მ ფორმა №გუ-29- თან დაკავშირებით კი, განმარტა, რომ იგი მოიცავს ინფორმაციას თუ რა სახის ტვირთით დაიტვირთა ვაგონი და არა ტვირთის დამაგრებასთან დაკავშირებით (იხ. 2-----ის სასამართლო სხდომის ოქმი 16:54:34 საათი). ვაგონების არასწორი დამაგრება და აღნიშნულის გამო მათი მოცდენა დადასტურებულია მოწმე - ვ-----ს ჩვენებითაც (იხ. 2-----ის სხდომის ოქმი 15:50:19 საათი). ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, დადგენილია, რომ შპს „გ-----ს“ მიერ ადგილი ჰქონდა სს „ს-----ს“ კუთვნილი ვაგონ-ცისტერნების მოცდენას, რის გამოც, არ არსებობს სარჩელის დაკმაყოფილების საფუძვლები.

3. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

3.1. აპელანტის განმარტებით, სასამართლომ არ გაითვალისწინა ის ფაქტობრივი გარემოება, რომ შპს „გ-----ს“ ძირითადი საქმიანობის სფეროს წარმოადგენს ტვირთების გადაზიდვა სახმელეთო, საზღვაო და სარკინიგზო ტრანსპორტის მეშვეობით. სადგური ფოთიდან სადგური რუსთავის დანიშნულებით ტვირთის მანქანებისა და მექანიკური დანადგარების გადასაზიდად შპს „გ-----ს“ მიეწოდა 33 ვაგონი, აქედან 29 ნოემბერს 21:00 სთ-ზე მიეწოდა 10 ვაგონი, რომელიც დაიტვირთა და ჩაბარდა რკინიგზის წარმომადგენლებს 30 ნოემბერს 16:20 საათზე. ანალოგიურად 30 ნოემბერს 15:20 საათზე მიეწოდა და 01 დეკემბერს 17:50 საათზე ჩაბარდა 10 ვაგონი. ასევე 02 დეკემბერს 19:30 საათზე მიეწოდა და 03 დეკემბერს 16:00 საათზე ჩაბარდა 13 ვაგონი. დასახელებული ცარიელი ვაგონების მიწოდება - მიღებაზე და დატვირთული ვაგონების ჩაბარება-მიღებაზე პრეტენზიის არ არსებობის 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 სრულიად უსაფუძვლოდ, თანაც შპს „გ-----ს“ წარმომადგენლის მონაწილეობის გარეშე 24 საათზე მეტი მომსახურების ანგარიშზე ცალმხრივად გააფორმეს მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტი „საერთო ფორმის აქტი“. ზ/აღნიშნული ფაქტებისა და კანონის სრული უგულებელყოფით ვაგონების მიწოდებისა და აკრეფის უწყისით გაანგარიშებული უქა 24 საათზე მეტი მომსახურების საფასური 6254 ლარი, საიდანაც, შპს „გ-----ს“ არაკანონიერად დაერიცხა 5074 ლარი.

3.2. აპელანტის განმარტებით, სასამართლომ გამოიყენა კანონი, რომელიც არ უნდა გამოეყენებინა და არ გამოიყენა კანონი, რომელიც უნდა გამოეყენებინა, არასწორად განმარტა გამოყენებული კანონი. აპელანტის მითითებით, „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. აპელანტის მითითებით, მოცემული გადაზიდვა არ არის საერთაშორისო, რადგან გადაზიდვა ხდებოდა სადგური ფოთიდან სადგურ რუსთავში.

აპელანტის მითითებით, საერთაშორისო შეთანხმების ანალოგიურად, იგივეს ითვალისწინებს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-2 მუხლის 1-ლი ნაწილის „ხ“ ქვეპუნქტიც ე.ი. რადგან შპს „გ-----ს“ ,როგორც ექსპედიტორს ტვირთი გადაჰქონდა სადგური ფოთიდან სადგურ 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). ზემო აღნიშნულიდან 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 შპს „გ-----ს“ მას ვერ დაარღვევდა. აპელანტის განმარტებით, მიუხედავად იმისა, რომ რკინიგზის მხრიდან არ უნდა დამდგარიყო საერთაშორისო შეთანხმებით გათვალისწინებული ნორმების დარღვევის საკითხი, ასეთის არსებობის შემთხვევაშიც კი, ფაქტობრივად, რკინიგზის მოთხოვნითა და მათთან შეთანხმებით შპს-მ ტვირთი ვაგონებზე განალაგა და დაამაგრა საერთაშორისო წესებით დადგენილი პირობების შესაბამისად, რასაც ადასტურებს ტვირთის გადაზიდვის ქვითრები ტვირთის მიღებაზე -ფორმა გუ-29 ში არსებული ჩანაწერები.

აპელანტის განმარტებით, სასამართლომ არ გაითვალისწინა ის გარემოება, რომ წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტების გაფორმების დროს, საჭირო იყო კიდევ ერთი აუცილებელი პირობის შესრულება, კერძოდ, დირექტორთა საბჭოს დადგენილების 3.4 მუხლის შესრულება, რომლის თანახმად, საერთო ფორმის აქტზე ხელს უნდა აწერდეს არა ნაკლებ 2 პირი, რომლებიც მონაწილეობდნენ იმ გარემოებათა დადასტურებაში, რაც გახდა აქტის შედგენის საფუძველი. აღნიშნულის საჭიროებას თვით საერთო ფორმის აქტიც ითვალისწინებს (მესამე პირის ხელმოწერა ანუ პირი რომელიც სადგურის თანამშრომელი არაა.) ჩვენს 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 შპს-ს წარმომადგენლის მონაწილეობის გარეშე. შედეგად სადგურის მიერ გაფორმებული საერთო ფორმის აქტები წარმოადგენს სამართლებრივ დოკუმენტს. ასევე არ შესრულებულა დირექტორთა საბჭოს მიერ დადგენილი წესი, რის გამოც აქტები დამოწმებული არაა სადგურის სტრიქონული შტემპელითაც. აღნიშნულიდან გამომდინარე მოსამართლის მიერ, ადგილობრივი გადახიდვისას საერთაშორისო შეთანხმების წესებით, რომელსაც იზიარებს საქართველოს სარკინიგზო კოდექსიც, გაუზიარებლობა და საერთო ფორმის აქტის კანონთან შესაბამისობის დასადგენად, მხოლოდ მოწმეთა ჩვენებების, ისიც დაუსაბუთებლად გამოყენება არ ადასტურებს აქტის, როგორც იურიდიული დოკუმენტის მნიშვნელობას.

აპელანტის განმარტებით, სს „ს-----“ში მოქმედებს ინსტრუქცია „სატვირთო გადახიდვების 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 ჩამბარების შემდეგ; მესამე და მეოთხე ეგზემპლარზე ასევე ხელს აწერს რკინიგზის სადგურის კლიენტის მომსახურების ოპერატორი, რომელმაც მიიღო სამახსოვრო მისი შემდგენელი სატვირთო მომსახურების სპეციალისტისაგან.

აპელანტის მითითებით, აღნიშნული განსაზღვრებიდან გამომდინარე ირკვევა, რომ რკინიგზის მიერ დატვირთული ვაგონი გადასაზიდად მიღებულად ჩაითვლება იმ შემთხვევაში თუ სამახსოვროებზე არსებობს მხარეების ხელმოწერები და რადგან სამახსოვროებზე ხელმოწერები შესრულებულია ორივე მხარის მიერ, მტკიცებულებაა იმისა, 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 დავაყენებთ სამახსოვროს, როგორც მკაცრი აღრიცხვის დოკუმენტს

,რომელიც საერთო ფორმის აქტთან ერთად წარმოადგენს პირველადი დარიცხვის დოკუმენტს სადგურის მომსახურების დროის განსაზღვრისათვის, ამასთან სიყალბეთ ჩავთვლით სამახსოვროებში ნაჩვენები დატვირთული ვაგონების მხოლოდ აკრეფის დროის ნამდვილობას და სამახსოვროებზე გაკეთებულ ორმხრივ ხელმოწერებს, მაშინ სამართლებრივ აზრს კარგავს არა მარტო ვაგონების დატვირთვის ოპერაციის დასრულების დრო, რომელიც საერთო ფორმის აქტში გამოყენებულია ვაგონების მოცდენის საფუძველად, არამედ მასში შეტანილი ყველა მონაცემი, როგორცაა ცარიელი ვაგონების მიწოდების ოპერაციის დაწყებისა და მათი დატვირთვის ფრონტზე მიწოდების დრო, ასევე ვაგონების ნომრებისა და საგზაო უწყისის მონაცემებიც. ანუ მოსამართლის მხრიდან სამხსოვროში მხოლოდ ვაგონების აკრეფის დროის ნამდვილობის უარყოფა და დანარჩენი მონაცემების ჭეშმარიტებად აღიარება სამართლებრივი თვალსაზრისით გაუმართლებელია.

აპელანტის მითითებით, 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 შპს „გ-----ს“. აღნიშნული ქვითრები, როგორც წესი დამოწმებულია რკინიგზის კალენდარული შტემპელით რაც კიდეც ართხელ ადასტურებს რკინიგზის მიერ დატვირთული ვაგონების იმ სახით მიღების ფაქტს, როგორც ისინი თავდაპირველად იყო დატვირთული. ხოლო აღნიშნული კოდექსის მე-12 მუხლის მე-4 ნაწილიდან გამომდინარე ცალსახადაა დადგენილი, რომ რკინიგზის კალენდარულ შტემპელზე დასმული თარიღი არის ტვირთის გადასაზიდად მიღების დღე.

საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის 2003 წლის 16 აპრილის #26 ბრძანებით დამტკიცებული „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების“ 434-ე მუხლის მე-3 პუნქტის საფუძველზეა შემუშავებული „სს „ს-----ის“ დირექტორთა საბჭოს 2----- #---- 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 ვადაგადაცდილებული დღეები, რაზედაც შემდეგ რკინიგზის მიერ დადგენილი ფასებით ხდება თანხების დარიცხვა ანუ იგი წარმოადგენს დარიცხვის პირველ დოკუმენტს.

აღნიშნული ფორმების საფუძველზე ხდება სადგურის 24 სთ-ზე 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) აჯამებით.

აღნიშნული დადგენილების 3.4 მუხლის თანახმად საერთო ფორმის აქტს (ფორმა გუ-23) ადგენენ, ს----- აზე გამგზავნ სადგურში ვაგონების შეფერხების

ყველა შემთხვევაზე აღნიშნულით დასტურდება ვაგონების მოცდენის დაწყება-დამთავრების თარიღი და დრო და სამახსოვროსთან ერთობლიობაში აღრიცხავს სადგურის მომსახურების 24 საათიან ვადაზე გადაცილებულ დღეებს.

აპელანტის განმარტებით, ანალიზის შედეგები, რომელიც გაკეთდა სადგური ფოტოში შედგენილი და საქმეში წარმოდგენილი მასალების საფუძველზე, გამორიცხავს საერთო ფორმის აქტების შედგენის კანონიერებას, რაზეც არ იმსჯელა სასამართლომ და გამოიტანა არსებითად არასწორი გადაწყვეტილება. სადგური ფოტოში შედგენილი და პრეტენზიის გარეშე, ორმხრივად ხელმოწერილი სამახსოვროების #255417; #255429 და #255430 თანახმად, 2013 წლის 29 ნოემბერსა და 02 დეკემბერს დატვირთვის ფრონტზე შპს-ზე მიწოდებული $(10+3+10)=23$ ვაგონი, 30 ნოემბერსა და 03 დეკემბერს სადგურის მომსახურების 24 საათიანი ვადის გასვლამდე 4.10; 3:00 და 3:00 საათით ადრე დაიტვირთა და გაყვანილ იქნა სადგურის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე. თუ დავუშვებთ იმის ალბათობას, რომ შპს-ს მხრიდან, მართლაც ჰქონდა ადგილი დატვირთვის წესების დარღვევას, მას სადგურის მომსახურების დადგენილი 24 საათიანი ვადის ამოწურვამდე და რკინიგზის წარმომადგენლის მითითების გამოსასწორებლად ასეთის არსებობის შემთხვევაში, დარჩენილი ჰქონდა 3-4 საათი. ამასთან მათი მხრიდან პრეტენზია არ ყოფილა. აღნიშნული გამორიცხავს საერთო ფორმის აქტების #415123 ; 3415153 და #415154 შედგენის სამართლიანობას, მით უმეტეს, თუ გავითვალისწინებთ, რომ სს „ს-----

ის” დირექტორთა საბჭოს 2----- # 6--- დადგენილების 3.4 მუხლის თანახმად, საერთო ფორმის აქტი დგება მხოლოდ ვაგონების შეფერხების შემთხვევაში, რასაც ჩვენს შემთხვევაში ადგილი არ აქვს. აღნიშნული ფაქტი დადასტურებულია სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროებით # 255417; #255429 და #255430, რომელთა გრაფაში ვაგონების აკრეფის დროსთან დაკავშირებით გაკეთებული ჩანაწერები ნიშნავს, რომ სადგურმა რკინიგზის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე გადაიყვანა დატვირთული ვაგონები, რომელიც დადასტურა სამახსოვროზე ხელმოწერით.

აპელანტის განმარტებით, სამახსოვროების დახურვის დღესვე ანუ 30 ნოემბერსა და 03 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 შტემპელზე აღნიშნული თარიღი, საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის მე-12 მუხლის მე-4 ნაწილის თანახმად, არის ტვირთის გადასაზიდად მიღების დღე. გარდა აღნიშნულისა, 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 რკინიგზის შესაბამის სამსახურთან და ჩაწერილი რკინიგზის გადაზიდვის დავალებებში, თუმცა საერთაშორისო შეთანხმებით და რკინიგზის კოდექსით საჭიროებას არ წარმოადგენდა. ზემოთ აღნიშნული მონაცემების

მიუხედავად,სადგურში „ვაგონების დაყოვნება არასოფრი დატვირთივს” მოტივით უსაფუძვლოდ გაფორმდა საერთო ფორმის აქტები (# 415123; #415153; #415154),რომლებშიც ვაგონების მოცდენების დაწყების დროდ დაფიქსირდა 30 ნოემბრის 16:00 საათი და 03 დეკემბრის 15:40 საათი და 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 რკინიგზის დაცვის სამსახურს. 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.

აპელანტი მითითებით, დირექტორთა საბჭოს დადგენილების 3.4 მუხლით დადგენილი და აუცილებლად შესასრულებელი მოთხოვნის მიუხედავად ,საკითხის შესწავლაში მონაწილეობა არ მიუღია შპს-ს წარმომადგენელს.შედეგად აქტები ხელმოწერილია მხოლოდ სადგურის ოპერატორის მიერ,რომელსაც ადასტურებს სადგურის უფროსის მოადგილე.აღნიშნულიდან გამომდინარე საერთო ფორმის აქტები შედგენილია ცალმხრივად შპს-ს წარმომადგენლის მონაწილეობის გარეშე და არ აქვს სამართლებრივი ძალა.მითუმეტეს,რომ დირექტორთა საბჭოს მიერ დადგენილი წესის მიუხედავად იგი დამოწმებული არაა სადგურის სტრიქონული შტემპელითაც. უფრო მეტიც ,საერთო ფორმის აქტის თანახმად მოცდენები დამთავრდა 2013 წლის 02 დეკემბერს 19:00 საათზე და 04 დეკემბერს 12:00 საათზე.რაც გამორიცხებულია,რადგან ორმხრივად ხელმოწერილი სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროში ჩანაწერის თანახმად ,რომელიც საერთო ფორმის აქტთან ერთად წარმოადგენს დარიცხვის დოკუმენტს,დატვირთული ვაგონები 30 ნოემბერს 16:20სთ-ზე და 03 დეკემბერს 16:00 სთ-ზე ანუ ჯერ კიდევ ორი და ერთი დღით ადრე იყო გაყვანილი დატვირთვის ფრონტიდან.

ანალოგიური მდგომარეობაა სამახსოვრო #255419-თან მიმართებაში შედგენილ საერთო ფორმის აქტშიც (#415151) იმ განსხვავებით,რომ აქ ადგილი აქვს სადგურის მომსახურების 24 საათიანი ვადის არა ორი დღით,არამედ ერთი დღით ვადაგადაცილებას.

აპელანტის განმარტებით, სამახსოვროს შემდგენმა სატვირთო მომსახურების სადგურის სპეციალისტმა, რომელსაც სამსახურებრივი მდგომარეობიდან გამომდინარე, გათვინობიერებული აქვს ის სავალალო შედეგები და პასუხისმგებლობა ,რომელიც შეიძლება მოჰყვეს დატვირთვა-დამაგრების ტექნიკურ პირობებთან შესაბამისობის დადგენის გარეშე დატვირთული ვაგონების გასაგზავნად მიღებას.(ავარია,კატასტროფა),გამორიცხებულია ხელმოწერით დაადასტუროს სადგურის მომსახურების და ტვირთის მიღება ჩაბარების სამახსოვრო.ასევე გამორიცხებულია,რომ სადგურის კლიენტის მომსახურების ოპერატორმა,რომელმაც სატვირთო მომსახურების

სპეციალისტიდან მიიღო სამახსოვრო და რომელსაც 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 და ქაოსი შეიტანოს სადგურის მუშაობაში. გარდა აღნიშნულისა წარმოუდგენელია, რომ დაცვის წარმომადგენელმა, ისე აიღოს პასუხისმგებლობა ტვირთის დაცვაზე, რომელიც რკინიგზის სადგურს ტვირთგამგზავნიდან არ მიუღია და დატვირთული ვაგონი არ გადაუყვანია დაცვის მომსახურების ზონაში ანუ რკინიგზის საერთო სარგებლობის ლიანდაგზე.

აპელანტის განმარტებით, სამსახურებრივი მოვალეობისადმი უპასუხისმგებლო დამოკიდებულების ზემოთ აღნიშნული ფაქტები არა თუ პრაქტიკულად, არამედ თეორიულადაც გამორიცხებულია. აღნიშნული ანალიზის შედეგები კი უპირობოდ ადასტურებს საერთო ფორმის აქტის შედგენის უსაფუძვლობასა და თანხების არაკანონიერად დარიცხვას. ზემოთ აღნიშნულიდან ჩანს, რომ სასამართლო ვერ გაერკვა საქმის ფაქტობრივ გარემოებებში, სწორად ვერ წარდგენილი მტკიცებულებები, რამაც განაპირობა მის მიერ ფაქტობრივი გარემოებების არასწორი სამართლებრივი შეფასება და არსებითად არასწორი გადაწყვეტილების მიღება.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების დასაბუთება

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის საფუძველზე სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 386-ე მუხლის შესაბამისად, თუ სააპელაციო საჩივარი დასაშვებია და საქმე პირველი ინსტანციის სასამართლოს არ უბრუნდება, სააპელაციო სასამართლო თვითონ იღებს გადაწყვეტილებას საქმეზე. იგი თავისი განჩინებით უარს ამბობს სააპელაციო საჩივრის დაკმაყოფილებაზე ან გასაჩივრებული გადაწყვეტილების შეცვლით იღებს ახალ გადაწყვეტილებას.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 390-ე მუხლის საფუძველზე სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, რომლითაც საქმე ხელმეორედ არ წყდება არსებითად, მიიღება განჩინების ფორმით. აღნიშნული მუხლის მე-3 ნაწილის “გ” ქვეპუნქტის თანახმად, განჩინება სამოტივაციო ნაწილის ნაცვლად უნდა

შეიცავდეს მოკლე დასაბუთებას გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების ან უცვლელად დატოვების შესახებ. თუ სააპელაციო სასამართლო ეთანხმება პირველი ინსტანციის სასამართლოს შეფასებებს და დასკვნებს საქმის ფაქტობრივ ან/და სამართლებრივ საკითხებთან დაკავშირებით, მაშინ დასაბუთება იცვლება მათზე მითითებით.

ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება:

4.1. სააპელაციო პალატა სააპელაციო საჩივრის საფუძვლებისა და გასაჩივრებული გადაწყვეტილების იურიდიული დასაბუთების შემოწმების შემდეგ სრულად ეთანხმება მოცემულ საქმეზე პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებებს და სამართლებრივ დასკვნებს (წინამდებარე განჩინების 2.1. – 2.10. პუნქტები).

4.1.1. სააპელაციო პალატის კვლევის საგანია, თუ რამდენად საფუძვლიანად გაფორმდა მკაცრი აღრიცხვის 4 ცალი დოკუმენტი „საერთო ფორმის აქტი“ (ფორმა გუ-23, N415123, N415151, N415153, N415154), რომელზე დაყრდნობითაც შპს „გ-----ს“ დაერიცხა 24 საათზე მეტი მომსახურების (ვაგონების მოცდენის) სადავოდ გამხდარი საფასური 5074 ლარის ოდენობით (ანგარიშფაქტურები N19 და N21, ტ.1., ს.ფ. 72-74).

4.1.2. „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი“-ს 52-ე მუხლის 1-ლი 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 ზედნაღებში. ამავე მუხლის მე-11 პუნქტის მიხედვით, ტვირთგამგზავნი პასუხს აგებს მის მიერ ტვირთის არასწორად დატვირთვა-გადმოტვირთვის, დახარისხების გამო წარმოშობილი ზიანისათვის. ზემოაღნიშნული კოდექსის მე-19 მუხლის 1-ლი 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 N26 ბრძანებით „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ სადავო პერიოდში მოქმედი 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 გამოსწოროს ეს ხარვეზი. ტვირთის დამაგრებისა და დატვირთვის შემოწმების შედეგები, აგრეთვე ტვირთგამგზავნის მიზეზით ვაგონის იძულებითი მოცდენის დრო აღინიშნება საერთო ფორმის აქტში. ზედნაღების მეორე მხარეზე არსებულ მე-5 გრაფაში „რკინიგზის აღნიშვნები“ ჩაიწერება საერთო ფორმის აქტის ნომერი და შედგენის თარიღი (საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 29.12.2006. წლის ბრძანება №-----). ზემოაღნიშნული ბრძანების 434-ე მუხლის 1-ლი 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 (ტ.1., ს.ფ. 152, 153, 154, 160). 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 (ტ.1.,ს.ფ.294 -295). 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 ორის), 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 შტემპულით (ტ.1, ს.ფ.298-299). სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის თანახმად, რომელიც მტკიცების ტვირთსა და მტკიცებულებათა დასაშვებობას საკითხს განსაზღვრავს: „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. 3. საქმის გარემოებები, რომლებიც კანონის თანახმად უნდა დადასტურდეს გარკვეული სახის მტკიცებულებებით, არ შეიძლება დადასტურდეს სხვა სახის მტკიცებულებებით“. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ვაგონების მოცდენის გარემოების დამადასტურებელი ერთადერთი დასაშვები მტკიცებულება საერთო ფორმის აქტია.

4.1.3. 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 1-ლი 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.

4.1.4. საქმეში წარმოდგენილი საერთო ფორმის აქტების მიხედვით (ტ.1, ს.ფ. 152, 153, 154 160), N68052620, N68032143, N68031947, N68010362, N68032242, N68013572, N62039243, N63953355, N62039953, N68012871 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 30 ნოემბრის 16:00 საათი, ხოლო დასრულების 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. N60206059, N60206307, N30814134, N60132818, N60194982, N60156486, N60275765, N63604037, N63908958, N60258969 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 1 დეკემბრის 17:30 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 2 დეკემბრის 19:00 საათი. N65744732, N63954176, N63589170, N65409450, N67327361, N68012541, N62620570, N60140076, N62206305, N68571140 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი. N68752443, N60166261, N62207188 ვაგონების მოცდენის დაწყების დროა 2013 წლის 3 დეკემბრის 15:40 საათი, ხოლო დასრულების, 2013 წლის 4 დეკემბრის 18:00 საათი. ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებულია ტვირთგამგზავნი - შპს „გ-----“ მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა ან/და დამაგრება. სასამართლო სხდომაზე მოწმე - ჯ-----მ მიღება-ჩაბარების სამახსოვროებთან დაკავშირებით განმარტა, რომ აღნიშნულით დასტურდება ვაგონზე სატვირთო ოპერაციის დასრულების ფაქტი და იგი არ მოიცავს ინფორმაციას ტვირთის დამაგრების სტანდარტებთან დაკავშირებით, ფორმა Nგუ-45-ში აღნიშნულია მხოლოდ ვაგონის მიწოდებისა და დატვირთვის დასრულების დრო, ხოლო ტვირთის დამაგრების ხარისხი მოწმდება სატვირთო მომსახურების სპეციალისტების მიერ, (იხ. 2----- სასამართლო სხდომის ოქმი 13:22:36-14:12:39 საათი). მოწმე - ო-----მ ფორმა Nგუ-29-თან 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 (იხ. 2-----ის სასამართლო სხდომის ოქმი 16:06:49-16:57:33 საათი, ტ.1., ს.ფ.184). ვაგონების არასწორი დამაგრება და აღნიშნულის გამო მათი მოცდენა დადასტურებულია მოწმე - ვ-----ს ჩვენებით და ახსნა-განმარტებით (იხ. 2-----ის სხდომის ოქმი 15:24:30-16:17:07 საათი, ტ.1., ს.ფ.181). 2013 წლის 27 იანვარს ს----- სადგურის უფროსთან ჩატრებული ოპერატიული თათბირის შესახებ N09 ოქმით, ვ. რ-----ს, კ.ა-----ს, მ.ჯ-----ს, გ.მ-----ს და ა. ბ-----ს ახსნა-განმარტებებით ასევე დასტურდება 30.11.2013, 01.12.2013., 02.12.2013. შპს „გ-----“ მიერ ტვირთის არასწორი დამაგრების ფაქტი (ტ.1., ს.ფ. 173-174, ს.ფ.182-183, ს.ფ.185-187). მაშასადამე, საქმეში წამოდგენილი სხვა მასალებითაც, საერთო ფორმის აქტების გარდა, დასტურდება ვაგონების დაყოვნების მიზეზად მითითებული ტვირთგამგზავნი - შპს „გ-----ი“-ს მიერ ტვირთის არასწორი დატვირთვა

ან/და დამაგრება.

4.1.5. „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის“ მე-19 მუხლის 1-ლი 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 1-ლი 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 1-ლი 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. ყოველივე ზემოთქმულიდან გამომდინარე ნათელია, რომ ტვირთის სწორი დატვირთვა და დამაგრება რკინიგზაზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფის წინაპირობაა, რომელიც ემსახურება კატასტროფების, უბედური შემთხვევების თავიდან აცილების ლეგიტიმურ მიზანს და აღნიშნულის უზრუნველყოფა რკინიგზის როგორც კომპლექსური საწარმოს ვალდებულებას წარმოადგენს. სააპელაციო პალატას მიაჩნია, რომ „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი“-თ, მათ შორის, მე-8 თავით დადგენილი მოძრაობის უსაფრთხოების უზრუნველყოფისა და ორგანიზების ძირითადი დებულებები და ზოგადი პრინციპები სწორედ იმაზე მიუთითებენ, რომ ზემოაღნიშნული ღონისძიებები რკინიგზის მიერ უნდა ხორციელდებოდეს უწყვეტად, შესაბამისად, ტვირთის დატვირთვა/დამაგრების პროცედურებისა და შედეგების შემოწმება რკინიგზის მიერ შესაძლებელია ნებისმიერ დროს მის მფლობელობაში არსებული ქონებისა და მიწის გათვალისწინებით ტერიტორიაზე.

4.1.6. საქმის მასალების მიხედვით, „სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვრო“ და „საერთო ფორმის აქტი“ სხვადასხვა მნიშვნელობის მქონე დოკუმენტია: 2003 წლის 16 აპრილს საქართველოს ტრანსპორტისა და კომუნიკაციების მინისტრის N26 ბრძანებით „რკინიგზით ტვირთის გადაზიდვის წესების დამტკიცების შესახებ“ ბრძანების 434-ე მუხლის 1-ლი 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) აჯამვით (ტ.1.,ს.ფ.294 -295). ამდენად, სააპელაციო პალატის მიერ ვერ იქნება გაზიარებული აპელანტის მიდგომა, რომლის თანახმადაც „სადგურის მომსახურებისა და ტვირთის მიღება-ჩაბარების სამახსოვროს“ გაფორმება რკინიგზის მხრიდან ტვირთის დატვირთვა/დამაგრების შემოწმების გამომრიცხავი ან შემაფერხებელი გარემოებაა და შემდგომში საერთო ფორმის აქტის შედგენა შეუძლებელია (ტ.1., ს.ფ. 364-376).

ყოველივე აღნიშნულზე დაყრდნობით პალატას მიაჩნია, რომ არ არსებობს სააპელაციო საჩივრის დაკმაყოფილების და გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების საფუძველი.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

ყოველივე ზემოაღნიშნულზე დაყრდნობით სააპელაციო პალატას მიაჩნია, რომ გასაჩივრებული გადაწყვეტილება ფაქტობრივ-სამართლებრივი თვალსაზრისით დასაბუთებული, კანონიერია და სააპელაციო საჩივარში მითითებული გარემოებები არ ქმნის სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებულ გადაწყვეტილების გაუქმების პროცესუალურ-სამართლებრივ საფუძვლებს.

6. საპროცესო ხარჯები

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 55-ე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად, აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი უნდა დარჩეს სახელმწიფო ბიუჯეტში.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ დაადგინა

1. შპს „გ-----ს“ სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს.
2. უცვლელი დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017 წლის 24 აპრილის გადაწყვეტილება.
3. აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი დარჩეს სახელმწიფო ბიუჯეტში.
4. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მისი სარეზოლუციო ნაწილის მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით დასაბუთებული განჩინების ასლის ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატაში საკასაციო საჩივრის წარდგენის გზით.
5. განჩინების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება განჩინების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია განჩინების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია, განჩინების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არა უგვიანეს 30 დღისა, გამოცხადდეს თბილისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს გადაწყვეტილების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება განჩინების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

თავმჯდომარე:

ოთარ სიჭინავა

მოსამართლეები:

გელა ქირია

