

საქმე №330310015001027746 (3ზ/1939-16)



## გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა

საქართველოს სახელით

09 თებერვალი, 2018 წელი  
თბილისი

თბილისის სააპელაციო სასამართლოს  
ადმინისტრაციულ საქმეთა პალატამ  
შემდეგი შემადგენლობით:

თავმჯდომარე - მერაბ ლომიძე  
მოსამართლეები - თეა ძიმისტარაშვილი  
მირანდა ერემაძე

სხდომის მდივანი - სოფიო ჯაფარიძე, გიორგი სანიკიძე

აპელანტი (მოსარჩელე) - ნ-----ე  
წარმომადგენელი - ა-----ე

აპელანტი (მოპასუხე) - საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და  
ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების  
დეპარტამენტი  
წარმომადგენელი - ი-----, ხ-----

მოპასუხე (მოპასუხე) - შპს „S-----“  
წარმომადგენელი - ლ-----

მოპასუხე (მოპასუხე) - შპს „ზ-----“

დავის საგანი - მატერიალური ზიანის ანაზღაურება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება - თბილისის საქალაქო სასამართლოს  
ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიის 2016 წლის 16 მარტის გადაწყვეტილება

აპელანტ ნ-----ის მოთხოვნა - გასაჩივრებული გადაწყვეტილების  
ნაწილობრივ გაუქმება და სარჩელის სრულად დაკმაყოფილება

**აპელანტ საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მოთხოვნა** - გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და სარჩელის დაკმაყოფილებაზე მთლიანად უარის თქმა

## **2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება**

### **გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი:**

თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიის 2016 წლის 16 მარტის გადაწყვეტილებით ნ-----ის სარჩელი დაკმაყოფილდა ნაწილობრივ; საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს, შპს „ზ-----“-სა და შპს „S-----“-ს სოლიდარულად დაეკისრათ მოსარჩელის სასარგებლოდ მატერიალური ზიანის ანაზღაურება 10 000 ლარის ოდენობით; საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს, შპს „ზ-----“-სა და შპს „S-----“-ს სოლიდარულად დაეკისრათ მოსარჩელის საადვოკატო მომსახურებისთვის გაწეული ხარჯის ანაზღაურება 200 (ორასი) ლარის ოდენობით, ასევე, ექსპერტიზის ჩატარებისთვის გაწეული ხარჯის ანაზღაურება 86 (ოთხმოცდაექვსი) ლარის ოდენობით.

### **დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით**

2.1. საქალაქო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ნ-----ე წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალება „მ----- მ-----ს“ (M----- M-----) სახელმწიფო ნომრით I-----, საიდენტიფიკაციო ნომრით 4-----, მესაკუთრეს.

2.2. 2--- წლის 4 თებერვალს ქ. ბათუმიდან ქ. ქ----- მიმართულებით მიმავალი ავტომანქანა „მ----- მ-----“, სახელმწიფო ნომრით I-----, რომელსაც მართავდა ნ----- -----ე, სენაკი-ფოთი (ასაქცევი) - სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის 8--- კილომეტრზე გადავიდა გზის სავალი ნაწილიდან და ჩავარდა არხში.

2.3. საერთაშორისო მნიშვნელობის სენაკი - ფოთი (ასაქცევი) - სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის დ----- მოვლა-შენახვის სამუშაოებს, 2--- წლის 4 თებერვლის მდგომარეობით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ე.ტ. №4----- წლის ხელშეკრულების საფუძველზე, აწარმოებდა შპს „ზ-----“. ხელშეკრულები მოქმედების პერიოდია 0----- -წ.-0-----წ. ხოლო სამშენებლო სამუშაოებს ქ----- შემოვლითი გზის ჩ----- - კ----- მონაკვეთზე აწარმოებდა შპს „S-----“.

### **საქმეზე დადგენილი სადავო ფაქტობრივი გარემოებები**

2.4. საქალაქო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ 2--- წლის 4 თებერვალს საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის მიერ გზის საფარის ტალახით გაჭუჭყიანებამ, ასევე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. საქალაქო სასამართლოს აღნიშნულ დასკვნამდე მივიდა საქმეზე დადგენილი შემდეგ ფაქტობრივი გარემოებების ურთიერთშეჯერების საფუძველზე: საქალაქო სასამართლოს მითითებით, დადგენილია, რომ ნ-----ის მიმართა, 2--- წლის 4 თებერვალს, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის საფუძველზე, (მანევრირების წესების დარღვევა, რასაც მოჰყვა შეჯახება), შედგა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი. ასევე, დადგენილია, რომ შპს „კ-----ა ს-----ს“ თანამშრომლის მიმართა 2016 წლის 4 თებერვალს, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, შედგა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი გზის საფარის გაჭუჭყიანების გამო. ნ-----ემ 2--- წლის 13 თებერვალს მიმართა ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს და მოითხოვა სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტის ჩატარება. ექსპერტიზის წინაშე დაისვა შემდეგი კითხვები: 1. 3---კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომანქანის მოცურება მოსახვევში შეიძლება თუ არა გამოიწვიოს გზის სავალ ნაწილზე არსებულმა წითელ - ნაცრისფერმა სველმა ტალახმა; 2. არსებული მოცემულობის მიხედვით, შემძლო თუ არა აეცილებინა ეს ავტოსაგზაო შემთხვევა. განცხადებას თან ერთვოდა: 1. ელექტრონული საჯარიმო ქვითარი ევ 8----; 2. ნ-----ის 2--- წლის 4 თებერვლის ახსნა-განმარტება; 3. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემა; 4. ელექტრონული საჯარიმო ქვითარი ევ 8----; 5. ფოტომასალა; 6. CD დისკი. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2--- წლის 2 მარტის დასკვნის თანახმად: 1. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით შეიძლებოდა განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც მას შემთხვევაში მონაწილე მძღოლი ნ-----ე განმარტავს; მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილ „მ-----მ-----ს“ მძღოლი ნ-----ე ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების უგულებელყოფა, რამაც გამოიწვია მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, არ აღინიშნება; 3. კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა განპირობებულია საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის პასუხისმგებელ პირთა მიერ საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მე-18 მუხლის მესამე პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფით, რომელთა დაცვის პირობებში მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა.

2.5. საქალაქო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ 2--- წლის 4 თებერვლის

ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად ავტომობილის „მ----- მ-----“ (M----- M-----) სახელმწიფო ნომრით I-----, ძარის ძედა ნაწილზე განვითარებული ავარიული სახის მექანიკური დაზიანებების გათვალისწინებით, ავტომანქანის აღდგენა შემდგომი ექსპლუატაციის მიზნით, ტექნიკური თვალსაზრისით მიზანშეწონილი არ არის. 2006 წელს დამზადებული ავტომანქანა „მ----- მ-----ს“ (M----- M-----) საშუალო საბაზრო ღირებულება 2--- წლის 15 მაისის მდგომარეობით საორიენტაციოდ შეადგენს 20 000 ლარს. საქალაქო სასამართლოს მითითებით, აღნიშნული გარემოების უარყოფელი მტკიცებულებები მოპასუხეთა მიერ წარმოდგენილი არ ყოფილა, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის თანახმად კი, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს.

### **დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით**

2.6. საქალაქო სასამართლომ განმარტა, რომ საქართველოს კონსტიტუციის 42-ე მუხლის მე-9 პუნქტის საფუძველზე, ყველასათვის გარანტირებულია სახელმწიფო და თვითმმართველობის ორგანოთა და მოსამსახურეთაგან უკანონოდ მიყენებული ზარალის სასამართლო წესით სრული ანაზღაურება სახელმწიფო სახსრებიდან. სახელმწიფო ადმინისტრაციული ორგანოს, აგრეთვე, მისი თანამდებობის პირის ან სხვა სახელმწიფო მოსამსახურის მიერ მისი სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელებისას მიყენებული ზიანისათვის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობის წესს ადგენს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 207-209-ე მუხლები. კერძოდ, 208-ე მუხლის პირველი ნაწილი განსაზღვრავს, რომ სახელმწიფო ადმინისტრაციული ორგანოს, აგრეთვე, მისი თანამდებობის პირის ან სხვა სახელმწიფო მოსამსახურის მიერ მისი სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელებისას მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებელია სახელმწიფო. ამასთან, ვინაიდან ადმინისტრაციული ორგანოს ზიანის მიმყენებელი ქმედება არსებითად არ განსხვავდება კერძო პირის ანალოგიური ქმედებისაგან, კოდექსის 207-ე მუხლით განსაზღვრულ იქნა კერძო სამართალში დადგენილი პასუხისმგებლობის ფორმებისა და პრინციპების გავრცელება სახელმწიფოს პასუხისმგებლობის შემთხვევებზეც, რაც გამოიხატა პასუხისმგებლობის სახეების დადგენით სამოქალაქო კოდექსზე მითითებით, იმ გამონაკლისის გარდა, რაც თავად ამ კოდექსით არის გათვალისწინებული.

2.7. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1005-ე მუხლის თანახმად, თუ სახელმწიფო მოსამსახურე განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით არღვევს თავის სამსახურებრივ მოვალეობას სხვა პირის მიმართ, მაშინ სახელმწიფო ან ის ორგანო, რომელშიც ეს მოსამსახურე მუშაობს, ვალდებულია აანაზღაუროს დამდგარი ზიანი. 992-ე მუხლის თანახმად, პირი, რომელიც სხვა პირს მართსაწინააღმდეგო, განზრახ ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი. 412-ე მუხლის შესაბამისად კი, ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელიც მოვალისათვის წინასწარ იყო სავარაუდო და წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს. მითითებულ ნორმათა ანალიზის

საფუძელზე, საქალაქო სასამართლომ განმარტა, რომ ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისათვის სახეზე უნდა იყოს ზიანი, ზიანი მიყენებული უნდა იყოს მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული მოქმედებით, მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებასა და ზიანს შორის უნდა არსებობს მიზეზობრივი კავშირი, სახელმწიფო მოსამსახურის ქმედებით ზიანის მიყენების საკითხის განხილვისას, ასევე, უნდა დადგინდეს, რომ ქმედება, რომელმაც პირისათვის ზიანი გამოიწვია, გამომდინარეობდა მოხელის სამსახურებრივი მოვალეობიდან. ამასთან, ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისთვის სახეზე უნდა იყოს მითითებული კომპონენტები ერთდროულად, რომელიმეს არარსებობა გამორიცხავს ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას.

2.8. საქალაქო სასამართლომ განმარტა, რომ „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების მიხედვით, საავტომობილო გზები თავისი დანიშნულებით იყოფა საერთო სარგებლობისა და საუწყებო გზებად. საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზები სამეურნეო და თვისი მნიშვნელობის მიხედვით იყოფა საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებად. იმავე კანონის მე-7 მუხლის თანახმად, საერთო სარგებლობის გზებს მართავს ამ გზების მესაკუთრე, რომელიც ახორციელებს გზების მშენებლობის, რეკონსტრუქციის, შეკეთების, მოვლა-შენახვის სამუშაოებს. „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით დადგენილია, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ევალება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების დაპროექტება, მშენებლობა, მოდერნიზება, რეკონსტრუქცია, რეაბილიტაცია და მოვლა-შენახვა, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მოთხოვნებისა და მოსახლეობის ინტერესების გათვალისწინებით გზების კეთილმოწყობა და სრულქმნა, დამთავრებული საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების საექსპლუატაციოდ მიღება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით; საავტომობილო გზების დაცვისა და გზებით სარგებლობის წესების შესრულების კონტროლი, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის შედგენა და წინადადებების მომზადება მათში ცვლილებების შესატანად. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2009 წლის 14 აგვისტოს №8/ნ ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დებულების“ პირველი მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება, რომელიც ახორციელებს ამ დებულებით გათვალისწინებულ უფლებამოსილებას. დეპარტამენტის საქმიანობის სფერო და ამოცანები მოწესრიგებულია დებულების მე-2 მუხლით. კერძოდ, აღნიშნული მუხლის „ა“ და „ე“ ქვეპუნქტების თანახმად, დეპარტამენტი,

დაკისრებული ფუნქციებისა და ამოცანების შესაბამისად, უფლებამოსილია განახორციელოს საავტომობილო გზების ფუნქციონერების ორგანიზება, მართვა, ზედამხედველობა და კონტროლი; საავტომობილო გზების მიმდინარე შეკეთების, პერიოდული შეკეთების, რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქცია-მოდერნიზაციისა და მშენებლობისათვის შესაბამისი სახსრების, მათ შორის ინვესტიციების, მოზიდვა და მიზნობრივი ხარჯვის ორგანიზაცია, აგრეთვე ამ საკითხებთან მიმართებაში სახელმწიფო შემსყიდველი ორგანიზაციის ფუნქციის შესრულება საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, სატენდერო პირობების მომზადება და რეალიზაცია. მითითებულ ნორმათა შესაბამისად, საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვვაზე პასუხისმგებელია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, რომელიც უფლებამოსილია საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე, „სავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით, აგრეთვე სხვა საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით გათვალისწინებულ უფლებამოსილებათა განხორციელების მიზნით განახორციელოს სახელმწიფო შემსყიდველი ორგანიზაციის ფუნქციის შესრულება.

2.9. საქალაქო სასამართლოს მითითებით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, მისთვის კანონმდებლობით მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში, 2014 წლის 5 მაისს შპს „ზ-----“-თან გააფორმა ხელშეკრულება სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ. ხელშეკრულების პირველი მუხლის თანახმად, ამ ხელშეკრულების საგანს წარმოადგენს მიმწოდებლის მიერ №-----ში შემავალი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების, მათ შორის, სენაკი-ფოთი (ასაქვევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) კ----- საავტომობილო გზის მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება. ხელშეკრულების 3.1. პუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების პირველი მუხლით გათვალისწინებული შესასყიდი სამუშაოები უნდა შესრულდეს ჯეროვნად, მოქმედი სამშენებლო ნორმებისა და წესების, მსგავსი სამუშაოებისათვის უკვე არსებული სტანდარტებისა და შემსყიდველი ორგანიზაციის მოთხოვნების შესაბამისად. ხელშეკრულების 5.1.ა. პუნქტის თანახმად, მიმწოდებელი ვალდებულია სამუშაოების შესრულების პროცესში იხელმძღვანელოს ამ ხელშეკრულების 3.1. პუნქტში გათვალისწინებული წესებითა და პირობებით, ხოლო 5.1.ბ. პუნქტის თანახმად, მიმწოდებელი ვალდებულია ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ სამუშაოთა შესრულებისას იხელმძღვანელოს კანონის „სავტომობილო გზების შესახებ“, საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის შესახებ ინსტრუქციის, მოქმედი ყველა საჭირო სამშენებლო ნორმების, სტანდარტების და წესების, ტექნიკური პირობების, მსგავსი სამუშაოებისათვის უკვე არსებული სტანდარტებისა და შემსყიდველი ორგანიზაციის მოთხოვნების შესაბამისად. ზემოაღნიშნული ხელშეკრულების ტექნიკური პირობების მე-2 პუნქტი განსაზღვრავს მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების სპეციფიკაციას (მიწის ვაკისის მოვლა-შენახვა). ტექნიკური პირობების 2.30. პუნქტის თანახმად, მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების

სპეციფიკაციის შემადგენელი ნაწილია საავტომობილო გზების ყოველდღიური შემოვლა. ამ პუნქტში შედის: გზების ყოველდღიური შემოვლა, გზის სავალი ნაწილის, გვერდულის, კიუვეტის და მიწის ვაკის ფერდების გაწმენდა სხვადასხვა საგნებისაგან.

2.10. საქალაქო სასამართლოს მითითებით, განსახილველ შემთხვევაში დადგენილია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა 2--- წლის 4 თებერვალს მოხდა სენაკი-ფოთი (ასაქცევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის 8--- კილომეტრზე. ასევე, დადგენილია, რომ სენაკი- ფოთი (ასაქცევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) კ----- საავტომობილო გზის მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება, ზემოაღნიშნული ხელშეკრულების შესაბამისად, 2--- წლის 4 თებერვალს ევალდებოდა შპს „ზ-----“-ს. როგორც უკვე აღინიშნა, ხელშეკრულების ტექნიკური პირობების 2.30. პუნქტის შესაბამისად, გზის მოვლა-შენახვა გულისხმობდა შპს „ზ-----“-ის მიერ გზების ყოველდღიურ შემოვლას და გზის სავალი ნაწილის გაწმენდას სხვადასხვა საგნებისაგან. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ შპს „ზ-----“-ს 2--- წლის 4 თებერვალს უნდა უზრუნველყო გზის შემოვლა და გზის სავალი ნაწილის ტალახისგან გაწმენდა, მიუხედავად იმისა, თუ ვისი ბრალით იყო გზა დაბინძურებული. ამასთან, საქალაქო სასამართლოს განმარტებით, მართალია, გზის მოვლა-შენახვის ვალდებულება ეკისრებოდა შპს „ზ-----“-ს, თუმცა აღნიშნული არ ათავისუფლებდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მითითებული საავტომობილო გზის მოვლა-შენახვაზე კანონდებლობით დაკისრებული პასუხისმგებლობისგან, რაც სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ ხელშეკრულებითაც არის გათვალისწინებული. კერძოდ, სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ ხელშეკრულების 5.2.ა. პუნქტის თანახმად, შემსყიდველი ვალდებულია აწარმოოს ინსპექტირება საამისოდ შერჩეულ პირთან ერთად სამუშაოს მიმდინარეობაზე, თანახმად მოქმედი სამშენებლო ნორმებისა და წესებისა, რომელთა დარღვევის შემთხვევაში იგი უფლებამოსილია შეაჩეროს სამუშაოები. ხელშეკრულების 13.1. პუნქტის თანახმად, წინამდებარე ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პირობების შესრულების ინსპექტირებას, მათ შორის, კონტრაქტით გათვალისწინებული სამუშაოების, ვადების მიმდინარეობის მონიტორინგს ახორციელებს შემსყიდველი ორგანიზაციის შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული - საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ტექნიკური ზედამხედველობის და მონიტორინგის სამმართველო. 13.2. პუნქტის თანახმად, ამ ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში შემსყიდველი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს განახორციელოს შესრულებული სამუშაოს ხარისხის ინსპექტირება. ხელშეკრულების 13.4. პუნქტის თანახმად, შემსყიდველს ან მის წარმომადგენელს უფლება აქვს ხელშეკრულების პირობების შესრულების ნებისმიერ ეტაპზე განახორციელოს კონტროლი მიმწოდებლის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მიმდინარეობაზე. შესრულებული სამუშაოების ტექნიკური მონიტორინგი ევალება შემსყიდველი ორგანიზაციის საავტომობილო გზების ტექნიკური ზედამხედველობისა და მონიტორინგის სამმართველოს და საავტომობილო გზების ადმინისტრაციულ სამმართველოს, ხოლო ფინანსური

მონიტორინგი - ფინანსების მართვის სამმართველოს. 13.6. პუნქტის თანახმად კი, სამუშაოების მიმდინარეობაზე შემსყიდველი აწარმოებს კონტროლს თანახმად საქართველოს კანონის „საავტომობილო გზების შესახებ“, საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის შესახებ ინსტრუქციის, საქართველოში მოქმედი ყველა სამშენებლო ნორმების, სტანდარტების და წესების, აგრეთვე ტექნიკური პირობების, ხელშეკრულების საერთო და სპეციფიკური პირობების თანახმად, რომელთა დარღვევის შემთხვევაში შემსყიდველი უფლებამოსილია შეაჩეროს სამუშაოების მიმდინარეობა და განახორციელოს ამ ხელშეკრულებით და კანონმდებლობით გათვალისწინებული სანქციები. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ შპს „ზ-----“-ს ხელშეკრულებით ნაკისრი ჰქონდა №----- აში შემაჯალი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება, ამასთან, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვის, ასევე, შპს „ზ-----“-ის მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების ჯეროვან შესრულებაზე კონტროლის განხორციელება კანონმდებლობითა და სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ ხელშეკრულებით ეკისრებოდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.

2.11. რაც შეეხება შპს „S-----“-ის ვალდებულებას, საქალაქო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ შპს „S-----“ 2--- წლის 4 თებერვალს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან 2010 წლის 6 დეკემბერს გამფორმებული №R----- ხელშეკრულების ფარგლებში, აწარმოებდა მიწის გადაზიდვის სამუშაოებს. მითითებული ხელშეკრულების ძირითადი პირობების 4.8. პუნქტის თანახმად, კონტრაქტორი ვალდებულია: ე) უზრუნველყოს ყველა დროებითი სამუშაოს (მათ შორის, გზების, სავალი ბილიკების, დაცვის და შემოღობვის საშუალებების) შესრულება, რომლებიც შეიძლება აუცილებელი იყოს სამუშაოების შესრულების პერიოდში მოსახლეობის და მეზობელი მიწის მესაკუთრეების და მოსახლეობის მიერ გამოყენებისა და მათი უსაფრთხოების დაცვისთვის. ხოლო 4.18. პუნქტის თანახმად, კონტრაქტორმა ყველა გონივრული ზომა უნდა მიიღოს გარემოს დაცვის (როგორც ობიექტზე, ასევე მის გარეთ) და სამშენებლო საქმიანობის წარმოებით გამოწვეული ემისიების, ხმაურის და სხვა შედეგების შედეგად ადამიანებისა და ქონებისთვის ზიანის მიყენების და მათი გაღიზიანების შეზღუდვის მიზნით. კონტრაქტორმა უნდა უზრუნველყოს კონტრაქტორის საქმიანობებით გამოწვეული ემისიების, ზედაპირული დაღვრების და ჩაშვებების დროს სპეციფიკაციებში მოცემული ან შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვა. ამდენად, საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ შპს „S-----“ ვალდებული იყო სამუშაოები ეწარმოებინა შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვით, რაც მის მიერ არ განხორციელებულა. კერძოდ, დადგენილია, რომ შპს „S-----“-ის თანამშრომლის მიმართ 2--- წლის 4 თებერვალს საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, გზის სავალი ნაწილის გაჭუჭყიანების ფაქტზე, შედგა საჯარიმო ქვითარი

(ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი). ასევე, საქალაქო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ გზის სავალი ნაწილის გაჭუჭყიანებამ 2--- წლის 4 თებერვალს გამოიწვია ავტოსაგზაო შემთხვევა, რასაც მოჰყვა ნ-----ისათვის ქონებრივი ზიანის მიყენება ავტომანქანის დაზიანების სახით. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოპასუხეთა მიერ ჯეროვნად არ იქნა შესრულებული ნაკისრი ვალდებულებები, შპს „S-----“ ვალდებული იყო სამუშაოები ეწარმოებინა შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვით და მიეღო ყველა გონივრული ზომა სამშენებლო საქმიანობის წარმოებით ზიანის მიყენების თავიდან აცილების მიზნით, რაც მის მიერ არ განხორციელებულა. არაჯეროვნად განხორციელა სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ ხელშეკრულებით ნაკისრი საავტომობილო გზის მოვლის ვალდებულება შპს „ზ-----“-მაც, რამდენადაც არ უზრუნველყო გზის შემოვლა და გზის სავალი ნაწილის ტალახისგან გაწმენდა, ხოლო საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, როგორც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვაზე პასუხისმგებელმა პირმა და იმავდროულად შემსყიდველმა ორგანიზაციამ, არ განხორციელა სათანადო კონტროლი შპს „ზ-----“-ს მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებაზე. მოპასუხეთა მიერ მათზე დაკისრებული ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების პირობებში კი უზრუნველყოფილი იქნებოდა სავალი გზის სათანადო მდომარეობაში შენახვა, რაც განაპირობებდა ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილებას. ამდენად, სახეზეა ზიანის მიყენება რამდენიმე პირის მიერ, ხოლო საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 998-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, თუ ზიანის დადგომაში მონაწილეობს რამდენიმე პირი, ისინი პასუხს აგებენ როგორც სოლიდარული მოვალეები.

2.12. საქალაქო სასამართლომ განმარტა, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, იმ პირმა, რომელიც ვალდებულია ანაზღაუროს ზიანი, უნდა აღადგინოს ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოება. იმავე კოდექსის 409-ე მუხლის თანახმად კი, თუ ზიანის ანაზღაურება პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენით შეუძლებელია ან ამისათვის საჭიროა არათანაზომიერად დიდი დანახარჯები, მაშინ კრედიტორს შეიძლება მიეცეს ფულადი ანაზღაურება. განსახილველ შემთხვევაში დადგენილია, რომ მოსარჩელის კუთვნილი ავტომობილის აღდგენა, 2--- წლის 4 თებერვლის ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად განვითარებული ავარიული სახის მექანიკური დაზიანებების გათვალისწინებით, შემდგომი ექსპლუატაციის მიზნით, ტექნიკური თვალსაზრისით, მიზანშეწონილი არ არის. აღნიშნული გარემოების გათვალისწინებით, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 409-ე მუხლის საფუძველზე, მოსარჩელეს მიყენებული ზიანი უნდა აუნაზღაურდეს ფულადი სახით.

2.13. ზიანის ოდენობასთან მიმართებაში საქალაქო სასამართლომ მიუთითა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 415-ე მუხლზე, რომლის თანახმად: 1. თუ ზიანის წარმოშობას ხელი შეუწყო დაზარალებულის მოქმედებამაც, მაშინ ზიანის

ანაზღაურების ვალდებულება და ამ ანაზღაურების მოცულობა დამოკიდებულია იმაზე, თუ უფრო მეტად რომელი მხარის ბრალით არის ზიანი გამოწვეული; 2. ეს წესი გამოიყენება მაშინაც, როცა დაზარალებულის ბრალი გამოიხატება მის უმოქმედობაში - თავიდან აცილებინა ან შეემცირებინა ზიანი. ამდენად, მითითებული ნორმის შესაბამისად, შერეული ბრალის არსებობის პირობებში დაზარალებული ინარჩუნებს ზიანის ანაზღაურების უფლებას, თუმცა იმ ფარგლებში, რაც შეესაბამება ზიანის მიმყენებლის ბრალს. შესაბამისად, შერეული ბრალის არსებობა იწვევს ზიანის ანაზღაურების შემცირებას და არა ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობისასგან გათავისუფლებას. განსახილველ შემთხვევაში საქალაქო სასამართლომ მიიჩნია, რომ 2--- წლის 4 თებერვალს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია როგორც საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის მიერ გზის საფარის ტალახით გაჭუჭყიანებამ, ასევე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. შესაბამისად, საქალაქო სასამართლოს მოსაზრებით, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომაში მოსარჩელესაც მიუძღვოდა ბრალი, მოსარჩელისთვის მიყენებული ზიანის (ავტომანქანის ღირებულება) ოდენობა, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 415-ე მუხლის საფუძველზე, უნდა შემცირდეს 50%-ით და მოპასუხეებს სოლიდარულად უნდა დაეკისროთ მოსარჩელის სასარგებლოდ მატერიალური ზიანის ანაზღაურება 10 000 ლარის ოდენობით.

### **3. ნ-----ის სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები**

3.1. აპელანტის მოსაზრებით, საქალაქო სასამართლომ არასწორად შეაფასა საქმეში არსებული მტკიცებულება და არასწორად დაადგინა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომას და ზიანის წარმოშობას თითქოს ხელი შეუწყო დაზარალებულის მოქმედებამაც, კერძოდ, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. საქალაქო სასამართლოს თავის გადაწყვეტილებაში სრულად აქვს გაზიარებული და საქმეზე დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებებში ასახული სსიპ „ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს“ 2--- წლის 02 მარტის დასკვნა, რომლის თანახმადაც, „საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილ „მ----- მ-----ს“ მძღოლი, ნ----- --ე ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების უგულებელყოფა, რამაც გამოიწვია მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, არ აღინიშნება.“ აპელანტის მითითებით, აღნიშნული მტკიცებულება არის უდავო და სრულიად დასაბუთებული, იგი მომზადებულია საქართველოში ყველაზე კომპეტენტურ საექსპერტო ბიუროს - სსიპ „ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროს“ მიერ, ექსპერტიზა ჩატარებულ იქნა ყველა იმ მტკიცებულებების წარდგენა შესწავლის შედეგად, რაც საქმეში არსებობს, ამასთან, სსიპ „ლევან სამხარაულის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს“ მიერ ჩატარებული ექსპერტიზა და აღნიშნული ექსპერტით დადგენილი ფაქტობრივი გარემოება რეალურად მხარეთა მიერ სადავოც

კი არ გამხდარა. საქმეში მხარეებს საერთოდ არ წარმოუდგენიათ საწინააღმდეგო ფაქტის დამადასტურებელი მტკიცებულება. აღნიშნული ფაქტებიდან გამომდინარე, აპელანტისათვის დაუსაბუთებელი და უსაფუძვლოა გასაჩივრებული გადაწყვეტილების ის ნაწილი, რომლის თანახმადაც ზიანის დადგომაში თითქოსდა აპელანტს მიუძღვის ბრალი და თან 50%-იანი ბრალი. აპელანტის მოსაზრებით, საქმეში არსებული უდავო მტკიცებულება პირდაპირ ამბობს, რომ აპელანტს არა თუ ბრალი მიუძღვის ზიანის დადგომაში, არამედ „ნ----- ი-----ე ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც გამოიწვია მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, არ აღინიშნება.“

3.2. აპელანტის მოსაზრებით, საქმეში აღნიშნულის საწინააღმდეგო არანაირი მტკიცებულება არ არსებობს. ასამართლოს არსად არა აქვს მითითებული, თუ რა მტკიცებულებების საფუძველზე მივიდა სსიპ „ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს“ დასკვნის ნაწილობრივ, 50%-იანი მოსაზრების საწინააღმდეგო მოსაზრებამდე. აპელანტის განმარტებით, სასამართლო არა თუ აღნიშნულ მტკიცებულებაზე ვერ საუბრობს, არამედ საერთოდ არ საუბრობს რა მოსაზრებებით და მტკიცებულებებით მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ აპელანტის 50%-იანი ბრალით მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა.

### **3. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სააპელაციო საჩივრის საფუძველები**

3.3. აპელანტის მითითებით, საქალაქო სასამართლო დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებად მიიჩნევს იმ ფაქტს, რომ ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი იყო საავტომობილო გზის სავალი ნაწილის ტალახით გაჭუჭყიანება, თუმცა აღნიშნული ფაქტი არ არის დადგენილი არანაირი მტკიცებულებით და არც სასამართლოს აქვს გადაწყვეტილებაში აღნიშნულობა მსჯელობა განვითარებული. გადაწყვეტილებაში არსებული მსჯელობა სასამართლომ დააფუძნა სწორედ აღნიშნულ, მის მიერ დადგენილ გარემოებას, თუმცა არ მომხდარა ამ ფაქტის რაიმე მტკიცებულებით დასაბუთება და საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისათვის უცნობია, თუ რა ფაქტობრივ გარემოებაზე დაყრდნობით მიიჩნია აღნიშნული ფაქტი სასამართლომ დადგენილ გარემოებად.

3.4. აპელანტის მითითებით, საქალაქო სასამართლო აღნიშნავს, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოიწვია საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის მიერ გზის საფარის ტალახით გაჭუჭყიანებამ, ასევე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. სასამართლო ეყრდნობა სსიპ „ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის

ეროვნული ბიუროს” მიერ ჩატარებულ სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნას. საქმეში წარმოდგენილი ზემოხსენებული ექსპერტიზის დასკვნა მთლიანად დაფუძნებულია მოსარჩელის მიერ მიწოდებულ ინფორმაციაზე, რომლის თანახმად, იგი მოძრაობდა 3--- კმ/სთ სიჩქარით და მოსარჩელეს ზემოხსენებული ფაქტის დამადასტურებელი სხვა მტკიცებულება არ წარმოუდგენია. ამ გარემოების შეფასებისას უნდა მოხდეს საგზაო მოძრაობის უშუალო მონაწილის (მძღოლის) კონკრეტული მოქმედების შესწავლა, რათა დადგინდეს, თუ რა მიზეზით ვერ შეძლო დაშვებული სიჩქარით მოძრაობა მძღოლმა ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება.

3.5. აპელანტის განმარტებით, სსიპ „ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს” დასკვნაში მითითებულია, რომ ჩინურ კომპანიას, რომელიც ასრულებდა სამუშაოებს, გადაჰქონდა საავტომობილო გზის მიღმა სატვირთო ავტომობილებით მოჭრილი მიწა. აღსანიშნავია, რომ მოჭრილი მიწის გადატანა არ გულისხმობს უცილობლად ტალახის შეტანას საავტომობილო გზაზე. ზემოხსენებული ექსპერტიზის დასკვნა გამოტანილია მხოლოდ ნ-----ის კითხვის საფუძველზე და არ ჩატარებულა არანაირი ექსპერტიზა იმასთან დაკავშირებით, თუ რა სიჩქარით მოძრაობდა ავტომობილი და შეეძლო თუ არა მძღოლს სათანადო რეაგირების მოხდენის შემთხვევაში თავიდან აერიდებინა დამდგარი შედეგი. ასევე, არ მომხდარა ტალახის სინჯის აღება (საავტომობილო გზაზე ტალახის არსებობის ფაქტის დადასტურების შემთხვევაში), შესაბამისად აღნიშნული ექსპერტიზის დასკვნას აპელანტი არ იზიარებს. აპელანტის მოსაზრებით, აღნიშნული დასკვნით მიზეზობრივი კავშირი საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბრალეულობასა და მომხდარ ავტოსაგზაო შემთხვევას შორის დადგენილი არ არის.

3.6. აპელანტის მითითებით, საქალაქო სასამართლომ არ გაითვალისწინა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის წარმომადგენლის აპელირება იმ ფაქტზე, რომ არც საპატრულო პოლიციას და არც შინაგან საქმეთა სამინისტროს დაქვემდებარებულ რომელიმე ორგანოს არ უცნობებია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისათვის ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ. მოსარჩელეს რომ ემოძრავა 3--- კმ/სთ სიჩქარით, როგორც თავად განმარტავს და მსგავსი სიჩქარით ემოძრავით დროის იმ მონაკვეთში სხვა ავტომანქანებს, მაშინ მოხდებოდა არაერთი ავტოსაგზაო შემთხვევა და დეპარტამენტი აღნიშნულის თაობაზე აუცილებლად იქნებოდა ინფორმირებული. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ ინფორმაცია მიდის მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ადგილი აქვს საავტომობილო გზის ელემენტების დაზიანებას. აღნიშნულ პერიოდში კი ავტოსაგზაო შემთხვევასთან დაკავშირებით დეპარტამენტში ინფორმაცია არ შესულა.

3.7. აპელანტის მითითებით, გასათვალისწინებელია, რომ ექსპერტიზის ჩატარების დროს არ იქნა შესწავლილი ავტომობილის მიერ დატოვებული კვალი, ავტომობილის გამართულობა (საბურავების მდგომარეობა) და ასევე არ მომხდარა საავტომობილო

გზის სავალი ნაწილიდან სინჯების აღება, რათა დადგენილიყო ავტოავარიის გამომწვევი მიზეზი. შესაბამისად, ცხადია, რომ ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე არ იკვეთება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბრალეულობის საკითხი.

3.8. აპელანტის მითითებით, საქალაქო სასამართლო განმარტავს, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი არ ახორციელებდა სათანადო კონტროლს ქვეკონტრაქტორის მიერ შესრულებულ საქმიანობაზე. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი არ დაეთანხმა ზემოხსენებულ მსჯელობას და მიიჩნევს, რომ არ უნდა მომხდარიყო ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების დაკისრება საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტისათვის. აპელანტის მითითებით, ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისათვის საჭიროა ერთდროულად არსებობდეს რამდენიმე პირობა, კერძოდ მოპასუხის ქმედება უნდა იყოს მართლსაწინააღმდეგო, მართლსაწინააღმდეგობა გამოწვეული უნდა იყოს განზრახი ან გაუფრთხილებელი ქმედებით, ქმედებას უნდა მოჰყვეს ზიანი, ქმედებასა და მიღებულ შედეგს შორის უნდა არსებობდეს მიზეზობრივი კავშირი. პირს ზიანის ანაზღაურება დაეკისრება, თუ არსებობს ზიანის მიყენებისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრების ზემოთ ჩამოთვლილი პირობები. ამ პირობათა ერთობლიობა სავალდებულოა ზიანის იურიდიული შემადგენლობისათვის, ანუ დელიქტური ვალდებულების წარმოშობისათვის. მოცემულ შემთხვევაში, აპელანტის მოსაზრებით, ნ-----ემ ვერ წარმოადგინა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მხრიდან ზიანის მიყენების ფაქტის არსებობის რაიმე მტკიცებულება და შესაბამისად, სასარჩელო მოთხოვნა დეპარტამენტის მიმართ არ უნდა ყოფილიყო დაკმაყოფილებული. აპელანტის მოსაზრებით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი არ წარმოადგენს მხარეს, რომელმაც პასუხი უნდა აგოს ავტოავარიის შედეგად მიყენებული ზიანისთვის. ამდენად, აპელანტი მიიჩნევს, რომ საქალაქო სასამართლომ არ გაითვალისწინა აღნიშნული საკითხი და არ იმსჯელა ამომწურავად საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ბრალეულობის საკითხთან დაკავშირებით, რის გამოც გასაჩივრებული გადაწყვეტილება სამართლებრივი თვალსაზრისით დაუსაბუთებელია და დეპარტამენტი მას არ იზიარებს.

#### **4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების დასაბუთება:**

სააპელაციო პალატამ განიხილა საქმის მასალები, მოისმინა მხარეთა ახსნა-განმარტებები, შეამოწმა გადაწყვეტილების კანონიერება-დასაბუთებულობა და მიიჩნევს, რომ სააპელაციო საჩივრები არ უნდა დაკმაყოფილდეს შემდეგ გარემოებათა გამო:

სააპელაციო პალატა თვლის, რომ სააპელაციო საჩივრებში მითითებული გარემოებები არ ქმნიან სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებულ შემადგენლობას და შესაბამისად, გადაწყვეტილების გაუქმების პროცესუალურ-სამართლებრივ საფუძველს.

საქართველოს ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსის პირველი მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, თუ ამ კოდექსით სხვა რამ არ არის დადგენილი, ადმინისტრაციულ სამართალწარმოებაში გამოიყენება საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის დებულებანი. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. იმავე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად, სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 390-ე მუხლის მე-3 ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, თუ სააპელაციო სასამართლო ეთანხმება პირველი ინსტანციის სასამართლოს შეფასებებს და დასკვნებს საქმის ფაქტობრივ ან/და სამართლებრივ საკითხებთან დაკავშირებით, მაშინ დასაბუთება იცვლება მათზე მითითებით.

### **ფაქტობრივი დასაბუთება**

4.1. სააპელაციო სასამართლო სრულად ეთანხმება პირველი ინსტანციის სასამართლოს შეფასებებს და დასკვნებს საქმის ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით. სააპელაციო პალატის მოსაზრებით, თბილისის საქალაქო სასამართლომ სწორად დაადგინა საქმის ფაქტობრივი გარემოებები, რასაც იზიარებს სააპელაციო პალატაც.

4.2. საქმის მასალებით დადგენილია, რომ ნ-----ე წარმოადგენს ავტოსატრანსპორტო საშუალება „მ----- მ-----ს“ (M----- M-----) სახელმწიფო ნომრით I-----, საიდენტიფიკაციო ნომრით 4-----, მესაკუთრეს.

4.3. 2--- წლის 4 თებერვალს ქ. ბათუმიდან ქ. ქ----- მიმართულებით მიმავალი ავტომანქანა „მ----- მ-----“, სახელმწიფო ნომრით I-----, რომელსაც მართავდა ნ----- -----ე, სენაკი-ფოთი (ასაქცევი) - სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის 8--- კილომეტრზე გადავიდა გზის სავალი ნაწილიდან და ჩავარდა არხში.

4.4. საერთაშორისო მნიშვნელობის სენაკი - ფოთი (ასაქცევი) - სარფი (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის დ----- მოვლა-შენახვის სამუშაოებს, 2--- წლის 4 თებერვლის მდგომარეობით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ე.ტ. №4----- წლის ხელშეკრულების საფუძველზე, აწარმოებდა შპს „ზ-----“. ხელშეკრულები მოქმედების პერიოდია 0----- -წ.-0-----წ. ხოლო სამშენებლო სამუშაოებს ქ----- შემოვლითი გზის ჩ----- - კ----- მონაკვეთზე აწარმოებდა შპს „S-----“.

4.5. საქმის მასალების შესწავლის საფუძველზე სააპელაციო პალატა ასევე იზიარებს საქალაქო სასამართლოს მსჯელობას მასზედ, რომ 2--- წლის 4 თებერვალს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების

შემსრულებელი კომპანიის მიერ გზის საფარის ტალახით გაჭუჭყიანებამ, ასევე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. სააპელაციო პალატაც აღნიშნულ დასკვნამდე მივიდა საქმეზე დადგენილი შემდეგ ფაქტობრივი გარემოებების ურთიერთშეჯერების საფუძველზე: საქმის მასალებით დადგენილია, რომ ნ-----ის მიმართ, 2--- წლის 4 თებერვალს, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის საფუძველზე, (მანევრირების წესების დარღვევა, რასაც მოჰყვა შეჯახება), შედგა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი. ასევე, დადგენილია, რომ შპს „კ-----ა ს-----ს“ თანამშრომლის მიმართ, 2016 წლის 4 თებერვალს, საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, შედგა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი გზის საფარის გაჭუჭყიანების გამო. ზემოაღნიშნული ოქმები კანონიერ ძალაშია შესული. ნ-----ემ 2--- წლის 13 თებერვალს მიმართა ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს და მოითხოვა სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტის ჩატარება. ექსპერტიზის წინაშე დაისვა შემდეგი კითხვები: 1. 3---კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომანქანის მოცურება მოსახვევში შეიძლება თუ არა გამოიწვიოს გზის სავალ ნაწილზე არსებულმა წითელ-ნაცრისფერმა სველმა ტალახმა; 2. არსებული მოცემულობის მიხედვით, შეეძლო თუ არა აცდილებინა ეს ავტოსაგზაო შემთხვევა. განცხადებას თან ერთვოდა: 1. ელექტრონული საჯარიმო ქვითარი ევ 8----; 2. ნ-----ის 2--- წლის 4 თებერვლის ახსნა-განმარტება; 3. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემა; 4. ელექტრონული საჯარიმო ქვითარი ევ 8----; 5. ფოტომასალა; 6. CD დისკი. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2--- წლის 2 მარტის დასკვნის თანახმად: 1. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით შეიძლებოდა განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც მას შემთხვევაში მონაწილე მძღოლი ნ-----ე განმარტავს; მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილ „მ-----მ-----ს“ მძღოლი ნ-----ე ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების უგულებელყოფა, რამაც გამოიწვია მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, არ აღინიშნება; 3. კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა განპირობებულია საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის პასუხისმგებელ პირთა მიერ საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მე-18 მუხლის მესამე პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფით, რომელთა დაცვის პირობებში მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა.

4.6. საქმის მასალებით ასევე დადგენილია, რომ 2--- წლის 4 თებერვლის ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად ავტომობილის „მ----- მ-----“ (M----- M-----) სახელმწიფო ნომრით I-----, ძარის ძედა ნაწილზე განვითარებული ავარიული სახის მექანიკური დაზიანებების გათვალისწინებით, ავტომანქანის აღდგენა შემდგომი ექსპლუატაციის მიზნით, ტექნიკური თვალსაზრისით მიზანშეწონილი არ არის. 2006 წელს

დამზადებული ავტომანქანა „მ----- მ-----ს“ (M----- M-----) საშუალო საბაზრო ღირებულება 2--- წლის 15 მაისის მდგომარეობით საორიენტაციოდ შეადგენს 20 000 ლარს. აღნიშნული გარემოების უარყოფელი მტკიცებულებები მოპასუხეთა მიერ სააპელაციო სასამართლოშიც წარმოდგენილი არ ყოფილა, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის თანახმად კი, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს.

### **სამართლებრივი დასაბუთება**

4.7. სააპელაციო სასამართლო ასევე სრულად იზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს შეფასებებს და დასკვნებს საქმის სამართლებრივ საკითხებთან დაკავშირებით. სააპელაციო პალატის მოსაზრებით, საქალაქო სასამართლომ სწორი სამართლებრივი შეფასება მისცა საქმეში წარმოდგენილ მტკიცებულებებს.

4.8. სააპელაციო პალატა ასევე იზიარებს საქალაქო სასამართლოს მსჯელობას მასზედ, რომ საქართველოს კონსტიტუციის 42-ე მუხლის მე-9 პუნქტის თანახმად, ყველასათვის გარანტირებულია სახელმწიფო და თვითმმართველობის ორგანოთა და მოსამსახურეთაგან უკანონოდ მიყენებული ზარალის სასამართლო წესით სრული ანაზღაურება სახელმწიფო სახსრებიდან. სახელმწიფო ადმინისტრაციული ორგანოს, აგრეთვე, მისი თანამდებობის პირის ან სხვა სახელმწიფო მოსამსახურის მიერ მისი სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელებისას მიყენებული ზიანისათვის სახელმწიფოს პასუხისმგებლობის წესს ადგენს ზოგადი ადმინისტრაციული კოდექსის 207-209-ე მუხლები. კერძოდ, 208-ე მუხლის პირველი ნაწილი განსაზღვრავს, რომ სახელმწიფო ადმინისტრაციული ორგანოს, აგრეთვე, მისი თანამდებობის პირის ან სხვა სახელმწიფო მოსამსახურის მიერ მისი სამსახურებრივი მოვალეობის განხორციელებისას მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებელია სახელმწიფო. ამასთან, ვინაიდან ადმინისტრაციული ორგანოს ზიანის მიმყენებელი ქმედება არსებითად არ განსხვავდება კერძო პირის ანალოგიური ქმედებისაგან, კოდექსის 207-ე მუხლით განსაზღვრულ იქნა კერძო სამართალში დადგენილი პასუხისმგებლობის ფორმებისა და პრინციპების გავრცელება სახელმწიფოს პასუხისმგებლობის შემთხვევებზეც, რაც გამოიხატა პასუხისმგებლობის სახეების დადგენით სამოქალაქო კოდექსზე მითითებით, იმ გამონაკლისის გარდა, რაც თავად ამ კოდექსით არის გათვალისწინებული.

4.9. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1005-ე მუხლის თანახმად, თუ სახელმწიფო მოსამსახურე განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით არღვევს თავის სამსახურებრივ მოვალეობას სხვა პირის მიმართ, მაშინ სახელმწიფო ან ის ორგანო, რომელშიც ეს მოსამსახურე მუშაობს, ვალდებულია აანაზღაუროს დამდგარი ზიანი. 992-ე მუხლის თანახმად, პირი, რომელიც სხვა პირს მართსაწინააღმდეგო, განზრახ ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი. 412-ე მუხლის შესაბამისად კი, ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის

ზიანი, რომელიც მოვალისათვის წინასწარ იყო სავარაუდო და წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს. მითითებულ ნორმათა ანალიზის საფუძველზე, სააკველაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისათვის სახეზე უნდა იყოს ზიანი, ზიანი მიყენებული უნდა იყოს მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული მოქმედებით, მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებასა და ზიანს შორის უნდა არსებობს მიზეზობრივი კავშირი, სახელმწიფო მოსამსახურის ქმედებით ზიანის მიყენების საკითხის განხილვისას, ასევე, უნდა დადგინდეს, რომ ქმედება, რომელმაც პირისათვის ზიანი გამოიწვია, გამომდინარეობდა მოხელის სამსახურებრივი მოვალეობიდან. ამასთან, ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისთვის სახეზე უნდა იყოს მითითებული კომპონენტები ერთდროულად, რომელიმეს არარსებობა გამორიცხავს ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას.

4.10. საქალაქო სასამართლომ მართებულად განმარტა, რომ „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-3 მუხლის პირველი და მე-2 პუნქტების მიხედვით, საავტომობილო გზები თავისი დანიშნულებით იყოფა საერთო სარგებლობისა და საუწყებო გზებად. საერთო სარგებლობის საავტომობილო გზები სამეურნეო და თვისი მნიშვნელობის მიხედვით იყოფა საერთაშორისო, შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი მნიშვნელობის გზებად. იმავე კანონის მე-7 მუხლის თანახმად, საერთო სარგებლობის გზებს მართავს ამ გზების მესაკუთრე, რომელიც ახორციელებს გზების მშენებლობის, რეკონსტრუქციის, შეკეთების, მოვლა-შენახვის სამუშაოებს. „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-9 მუხლის მე-2 პუნქტის „ა“ და „გ“ ქვეპუნქტებით დადგენილია, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს ევალება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების დაპროექტება, მშენებლობა, მოდერნიზება, რეკონსტრუქცია, რეაბილიტაცია და მოვლა-შენახვა, საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების მოთხოვნებისა და მოსახლეობის ინტერესების გათვალისწინებით გზების კეთილმოწყობა და სრულქმნა, დამთავრებული საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების საექსპლუატაციოდ მიღება საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით, საავტომობილო გზების დაცვისა და გზებით სარგებლობის წესების შესრულების კონტროლი, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების ნუსხის შედგენა და წინადადებების მომზადება მათში ცვლილებების შესატანად. საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2009 წლის 14 აგვისტოს №8/ნ ბრძანებით დამტკიცებული „საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულების - საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის დებულების“ პირველი მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი არის საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს გამგებლობაში არსებული სახელმწიფო საქვეუწყებო დაწესებულება, რომელიც ახორციელებს ამ დებულებით გათვალისწინებულ უფლებამოსილებას. დეპარტამენტის საქმიანობის

სფერო და ამოცანები მოწესრიგებულია დებულების მე-2 მუხლით. კერძოდ, მითითებული მუხლის „ა“ და „ე“ ქვეპუნქტების თანახმად, დეპარტამენტი, დაკისრებული ფუნქციებისა და ამოცანების შესაბამისად, უფლებამოსილია განახორციელოს საავტომობილო გზების ფუნქციონერების ორგანიზება, მართვა, ზედამხედველობა და კონტროლი; საავტომობილო გზების მიმდინარე შეკეთების, პერიოდული შეკეთების, რეაბილიტაციის, რეკონსტრუქცია-მოდერნიზაციისა და მშენებლობისათვის შესაბამისი სახსრების, მათ შორის ინვესტიციების, მოზიდვა და მიზნობრივი ხარჯვის ორგანიზაცია, აგრეთვე ამ საკითხებთან მიმართებაში სახელმწიფო შემსყიდველი ორგანიზაციის ფუნქციის შესრულება საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, სატენდერო პირობების მომზადება და რეალიზაცია. მითითებულ ნორმათა შესაბამისად, სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვაზე პასუხისმგებელია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი, რომელიც უფლებამოსილია საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზებზე, „საავტომობილო გზების შესახებ“ საქართველოს კანონით, აგრეთვე სხვა საკანონმდებლო და კანონქვემდებარე ნორმატიული აქტებით გათვალისწინებულ უფლებამოსილებათა განხორციელების მიზნით, განახორციელოს სახელმწიფო შემსყიდველი ორგანიზაციის ფუნქციის შესრულება.

4.11. საქმის მასალებით დადგენილია, რომ საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, მისთვის კანონმდებლობით მინიჭებული უფლებამოსილების ფარგლებში, 2014 წლის 5 მაისს შპს „ზ-----“-თან გააფორმა ხელშეკრულება სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ. ხელშეკრულების პირველი მუხლის თანახმად, ამ ხელშეკრულების საგანს წარმოადგენს მიმწოდებლის მიერ №-----ში შემავალი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების, მათ შორის, სენაკი-ფოთი (ასაქვევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) კ----- საავტომობილო გზის მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება. ხელშეკრულების 3.1. პუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების პირველი მუხლით გათვალისწინებული შესასყიდი სამუშაოები უნდა შესრულდეს ჯეროვნად, მოქმედი სამშენებლო ნორმებისა და წესების, მსგავსი სამუშაოებისათვის უკვე არსებული სტანდარტებისა და შემსყიდველი ორგანიზაციის მოთხოვნების შესაბამისად. ხელშეკრულების 5.1.ა. პუნქტის თანახმად, მიმწოდებელი ვალდებულია სამუშაოების შესრულების პროცესში იხელმძღვანელოს ამ ხელშეკრულების 3.1. პუნქტში გათვალისწინებული წესებითა და პირობებით, ხოლო 5.1.ო. პუნქტის თანახმად, მიმწოდებელი ვალდებულია ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ სამუშაოთა შესრულებისას იხელმძღვანელოს კანონის „საავტომობილო გზების შესახებ“, საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის შესახებ ინსტრუქციის, მოქმედი ყველა საჭირო სამშენებლო ნორმების, სტანდარტების და წესების, ტექნიკური პირობების, მსგავსი სამუშაოებისათვის უკვე არსებული სტანდარტებისა და შემსყიდველი ორგანიზაციის მოთხოვნების შესაბამისად. ზემოაღნიშნული ხელშეკრულების ტექნიკური პირობების მე-2 პუნქტი განსაზღვრავს მიმდინარე

შეკეთების სამუშაოების სპეციფიკაციას (მიწის ვაკისის მოვლა-შენახვა). ტექნიკური პირობების 2.30. პუნქტის თანახმად, მიმდინარე შეკეთების სამუშაოების სპეციფიკაციის შემადგენელი ნაწილია საავტომობილო გზების ყოველდღიური შემოვლა. ამ პუნქტში შედის: გზების ყოველდღიური შემოვლა, გზის სავალი ნაწილის, გვერდულის, კიუვეტის და მიწის ვაკისის ფერდების გაწმენდა სხვადასხვა საგნებისაგან.

4.12. განსახილველ შემთხვევაში საქმის მასალებით დადგენილია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა 2--- წლის 4 თებერვალს მოხდა სენაკი-ფოთი (ასაქცევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის 8--- კილომეტრზე. ასევე, დადგენილია, რომ სენაკი-ფოთი (ასაქცევი)-სარფის (თურქეთის რესპუბლიკის საზღვარი) კ----- საავტომობილო გზის მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება, ზემოაღნიშნული ხელშეკრულების შესაბამისად, 2--- წლის 4 თებერვალს ევალდებოდა შპს „ზ-----“-ს. როგორც უკვე აღინიშნა, ხელშეკრულების ტექნიკური პირობების 2.30. პუნქტის შესაბამისად, გზის მოვლა-შენახვა გულისხმობდა შპს „ზ-----“-ის მიერ გზების ყოველდღიურ შემოვლას და გზის სავალი ნაწილის გაწმენდას სხვადასხვა საგნებისაგან. აღნიშნულიდან გამომდინარე, საქალაქო სასამართლომ სწორად მიიჩნია, რომ შპს „ზ-----“-ს 2--- წლის 4 თებერვალს უნდა უზრუნველყო გზის შემოვლა და გზის სავალი ნაწილის ტალახისგან გაწმენდა, მიუხედავად იმისა, თუ ვისი ბრალით იყო გზა დაბინძურებული. ამასთან, სააპელაციო პალატის მოსაზრებითაც, მართალია, გზის მოვლა-შენახვის ვალდებულება ეკისრებოდა შპს „ზ-----“-ს, თუმცა აღნიშნული არ ათავისუფლებდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს მითითებული საავტომობილო გზის მოვლა-შენახვაზე კანონდმებლობით დაკისრებული პასუხისმგებლობისგან, რაც სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ ხელშეკრულებითაც არის გათვალისწინებული. კერძოდ, სახელმწიფო შესყიდვის შესახებ ხელშეკრულების 5.2.ა. პუნქტის თანახმად, შემსყიდველი ვალდებულია აწარმოოს ინსპექტირება საამისოდ შერჩეულ პირთან ერთად სამუშაოს მიმდინარეობაზე, თანახმად მოქმედი სამშენებლო ნორმებისა და წესებისა, რომელთა დარღვევის შემთხვევაში იგი უფლებამოსილია შეაჩეროს სამუშაოები. ხელშეკრულების 13.1. პუნქტის თანახმად, წინამდებარე ხელშეკრულებით გათვალისწინებული პირობების შესრულების ინსპექტირებას, მათ შორის, კონტრაქტით გათვალისწინებული სამუშაოების, ვადების მიმდინარეობის მონიტორინგს ახორციელებს შემსყიდველი ორგანიზაციის შესაბამისი სტრუქტურული ერთეული - საავტომობილო გზების დეპარტამენტის ტექნიკური ზედამხედველობის და მონიტორინგის სამმართველო. 13.2. პუნქტის თანახმად, ამ ხელშეკრულების მოქმედების პერიოდში შემსყიდველი უფლებამოსილია ნებისმიერ დროს განახორციელოს შესრულებული სამუშაოს ხარისხის ინსპექტირება. ხელშეკრულების 13.4. პუნქტის თანახმად, შემსყიდველს ან მის წარმომადგენელს უფლება აქვს ხელშეკრულების პირობების შესრულების ნებისმიერ ეტაპზე განახორციელოს კონტროლი მიმწოდებლის მიერ ნაკისრი ვალდებულებების შესრულების მიმდინარეობაზე. შესრულებული სამუშაოების ტექნიკური მონიტორინგი ევალდება შემსყიდველი ორგანიზაციის საავტომობილო გზების

ტექნიკური ზედამხედველობისა და მონიტორინგის სამმართველოს და საავტომობილო გზების ადმინისტრაციულ სამმართველოს, ხოლო ფინანსური მონიტორინგი - ფინანსების მართვის სამმართველოს. 13.6. პუნქტის თანახმად კი, სამუშაოების მიმდინარეობაზე შემსყიდველი აწარმოებს კონტროლს თანახმად საქართველოს კანონის „საავტომობილო გზების შესახებ“, საგზაო სამუშაოების კლასიფიკაციის შესახებ ინსტრუქციის, საქართველოში მოქმედი ყველა სამშენებლო ნორმების, სტანდარტების და წესების, აგრეთვე ტექნიკური პირობების, ხელშეკრულების საერთო და სპეციფიკური პირობების თანახმად, რომელთა დარღვევის შემთხვევაში შემსყიდველი უფლებამოსილია შეაჩეროს სამუშაოების მიმდინარეობა და განახორციელოს ამ ხელშეკრულებით და კანონმდებლობით გათვალისწინებული სანქციები. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, საქალაქო სასამართლომ მართებულად აღნიშნა, რომ შპს „ზ-----“-ს ხელშეკრულებით ნაკისრი ჰქონდა №-----აში შემავალი საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება, ამასთან, საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვის, ასევე, შპს „ზ-----“-ის მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების ჯეროვან შესრულებაზე კონტროლის განხორციელება კანონმდებლობითა და სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ ხელშეკრულებით ეკისრებოდა საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტს.

4.13. რაც შეეხება შპს „S-----“-ის ვალდებულებას, საქალაქო სასამართლომ დადგენილად სწორად მიიჩნია, რომ შპს „S-----“ 2--- წლის 4 თებერვალს, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტთან 2010 წლის 6 დეკემბერს გამფორმებული №R----- ხელშეკრულების ფარგლებში, აწარმოებდა მიწის გადაზიდვის სამუშაოებს. მითითებული ხელშეკრულების ძირითადი პირობების 4.8. პუნქტის თანახმად, კონტრაქტორი ვალდებულია: ე) უზრუნველყოს ყველა დროებითი სამუშაოს (მათ შორის, გზების, სავალი ბილიკების, დაცვის და შემოღობვის საშუალებების) შესრულება, რომლებიც შეიძლება აუცილებელი იყოს სამუშაოების შესრულების პერიოდში მოსახლეობის და მეზობელი მიწის მესაკუთრეების და მოსახლეობის მიერ გამოყენებისა და მათი უსაფრთხოების დაცვისთვის. ხოლო 4.18. პუნქტის თანახმად, კონტრაქტორმა ყველა გონივრული ზომა უნდა მიიღოს გარემოს დაცვის (როგორც ობიექტზე, ასევე მის გარეთ) და სამშენებლო საქმიანობის წარმოებით გამოწვეული ემისიების, ხმაურის და სხვა შედეგების შედეგად ადამიანებისა და ქონებისთვის ზიანის მიყენების და მათი გაღიზიანების შეზღუდვის მიზნით. კონტრაქტორმა უნდა უზრუნველყოს კონტრაქტორის საქმიანობებით გამოწვეული ემისიების, ზედაპირული დაღვრების და ჩაშვებების დროს სპეციფიკაციებში მოცემული ან შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვა. ამდენად, სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ შპს „S-----“ ვალდებული იყო სამუშაოები ეწარმოებინა შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვით, რაც მის მიერ არ განხორციელებულა. კერძოდ, დადგენილია, რომ შპს „S-----“-ის თანამშრომლის მიმართ 2--- წლის 4 თებერვალს საქართველოს ადმინისტრაციულ

სამართალდარღვევათა კოდექსის 134-ე მუხლის პირველი ნაწილის საფუძველზე, გზის სავალი ნაწილის გაჭუჭყიანების ფაქტზე შედგა საჯარიმო ქვითარი (ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი). ასევე, საქალაქო სასამართლომ სწორად მიიჩნია დადგენილად, რომ გზის სავალი ნაწილის გაჭუჭყიანებამ 2--- წლის 4 თებერვალს გამოიწვია ავტოსაგზაო შემთხვევა, რასაც მოჰყვა ნ-----ისათვის ქონებრივი ზიანის მიყენება ავტომანქანის დაზიანების სახით. ამდენად, სააპელაციო პალატის მოსაზრებითაც, მოპასუხეთა მიერ ჯეროვნად არ იქნა შესრულებული ნაკისრი ვალდებულებები, შპს „S-----“ ვალდებული იყო სამუშაოები ეწარმოებინა შესაბამისი კანონმდებლობით დადგენილი ნორმატივების დაცვით და მიეღო ყველა გონივრული ზომა სამშენებლო საქმიანობის წარმოებით ზიანის მიყენების თავიდან აცილების მიზნით, რაც მის მიერ არ განხორციელებულა. არაჯეროვნად განახორციელა სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ ხელშეკრულებით ნაკისრი საავტომობილო გზის მოვლის ვალდებულება შპს „ზ-----“-მაც, რამდენადაც არ უზრუნველყო გზის შემოვლა და გზის სავალი ნაწილის ტალახისგან გაწმენდა, ხოლო საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა, როგორც საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის საავტომობილო გზების მოვლა-შენახვაზე პასუხისმგებელმა პირმა და იმავდროულად შემსყიდველმა ორგანიზაციამ, არ განახორციელა სათანადო კონტროლი შპს „ზ-----“-ს მიერ ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებაზე. სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ მოპასუხეთა მიერ მათზე დაკისრებული ვალდებულებების ჯეროვნად შესრულების პირობებში კი უზრუნველყოფილი იქნებოდა სავალი გზის სათანადო მდომარეობაში შენახვა, რაც განაპირობებდა ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილებას. ამდენად, სახეზეა ზიანის მიყენება რამდენიმე პირის მიერ, ხოლო საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 998-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, თუ ზიანის დადგომაში მონაწილეობს რამდენიმე პირი, ისინი პასუხს აგებენ როგორც სოლიდარული მოვალეები.

4.14. საქალაქო სასამართლომ მართებულად განმარტა, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, იმ პირმა, რომელიც ვალდებულია აანაზღაუროს ზიანი, უნდა აღადგინოს ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოება. იმავე კოდექსის 409-ე მუხლის თანახმად კი, თუ ზიანის ანაზღაურება პირვანდელი მდგომარეობის აღდგენით შეუძლებელია ან ამისათვის საჭიროა არათანაზომიერად დიდი დანახარჯები, მაშინ კრედიტორს შეიძლება მიეცეს ფულადი ანაზღაურება. განსახილველ შემთხვევაში დადგენილია, რომ მოსარჩელის კუთვნილი ავტომობილის აღდგენა, 2--- წლის 4 თებერვლის ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად განვითარებული ავარიული სახის მექანიკური დაზიანებების გათვალისწინებით, შემდგომი ექსპლუატაციის მიზნით, ტექნიკური თვალსაზრისით, მიზანშეწონილი არ არის. აღნიშნული გარემოების გათვალისწინებით, სააპელაციო პალატის მოსაზრებითაც, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 409-ე მუხლის საფუძველზე, მოსარჩელეს მიყენებული ზიანი უნდა აუნაზღაურდეს ფულადი სახით.

4.15. ზიანის ოდენობასთან მიმართებაში საქალაქო სასამართლომ სწორად მიუთითა

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 415-ე მუხლზე, რომლის თანახმად: 1. თუ ზიანის წარმოშობას ხელი შეუწყო დაზარალებულის მოქმედებამაც, მაშინ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება და ამ ანაზღაურების მოცულობა დამოკიდებულია იმაზე, თუ უფრო მეტად რომელი მხარის ბრალით არის ზიანი გამოწვეული; 2. ეს წესი გამოიყენება მაშინაც, როცა დაზარალებულის ბრალი გამოიხატება მის უმოქმედობაში - თავიდან აეცილებინა ან შეემცირებინა ზიანი. ამდენად, მითითებული ნორმის შესაბამისად, შერეული ბრალის არსებობის პირობებში დაზარალებული ინარჩუნებს ზიანის ანაზღაურების უფლებას, თუმცა იმ ფარგლებში, რაც შეესაბამება ზიანის მიმყენებლის ბრალს. შესაბამისად, შერეული ბრალის არსებობა იწვევს ზიანის ანაზღაურების შემცირებას და არა ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობისასგან გათავისუფლებას. განსახილველ შემთხვევაში, საქმის მასალების შესწავლის შედეგად სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ 2--- წლის 4 თებერვალს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია როგორც საავტომობილო გზის მიღმა სამუშაოების შემსრულებელი კომპანიის მიერ გზის საფარის ტალახით გაჭუჭყიანებამ, ასევე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევამ. შესაბამისად, სააპელაციო პალატის მოსაზრებითაც, იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომაში მოსარჩელესაც მიუძღვოდა ბრალი, მოსარჩელისთვის მიყენებული ზიანის (ავტომანქანის ღირებულება) ოდენობა, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 415-ე მუხლის საფუძველზე, უნდა შემცირდეს 50%-ით და მოპასუხეებს სოლიდარულად უნდა დაეკისროთ მოსარჩელის სასარგებლოდ მატერიალური ზიანის ანაზღაურება 10 000 ლარის ოდენობით.

## **5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა**

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ სახეზე არ არის გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებული საფუძველები ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით, მხარის მიერ არ ყოფილა წარმოდგენილი საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად მტკიცებულებები, რომლებიც გააბათილებდა პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილებით დადგენილ გარემოებებს და გაკეთებულ სამართლებრივ დასკვნებს.

## **6. საპროცესო ხარჯები**

სააპელაციო პალატა განმარტავს, რომ „სახელმწიფო ბაჟის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „უ“ ქვეპუნქტის თანახმად, აპელანტი საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გათავისუფლებულია სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ სახელმწიფო ბაჟის გადახდის მოვალეობისაგან, ხოლო საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე-55-ე მუხლების შესაბამისად, აპელანტ ნ-----ის მიერ სააპელაციო საჩივარზე გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი უნდა ჩაითვალოს სახელმწიფო ბიუჯეტის

სასარგებლოდ გადახდილად.

### **ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი**

თბილისის სააპელაციო სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს ადმინისტრაციული საპროცესო კოდექსის პირველი მუხლის მე-2 ნაწილით, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 257-ე, 372-ე, 386-ე, 390-ე, 391-ე, 395-ე, 397-ე მუხლებით და

### **და ა დ გ ი ნ ა:**

1. ნ-----ის და საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სააპელაციო საჩივრები არ დაკმაყოფილდეს;
2. უცვლელად დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა კოლეგიის 2016 წლის 16 მარტის გადაწყვეტილება;
3. აპელანტ ნ-----ის მიერ სააპელაციო საჩივარზე გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი ჩაითვალოს სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ გადახდილად, ხოლო საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი გათავისუფლებულია სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ სახელმწიფო ბაჟის გადახდის მოვალეობისაგან;
4. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით მხარეებისათვის დასაბუთებული განჩინების კანონით დადგენილი წესით ჩაბარებიდან 21 (ოცდაერთი) დღის ვადაში საქართველოს უზენაეს სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა პალატაში (მდებარე: ქ. თბილისი ძმ. ზუბალაშვილების ქუჩა №32) თბილისის სააპელაციო სასამართლოს ადმინისტრაციულ საქმეთა პალატის (მდებარე: ქ. თბილისი, გრ. რობაქიძის 7ა) მეშვეობით.

**თავმჯდომარე**

**მერაბ ლომიძე**

**მოსამართლეები**

**თეა ძიმისტარაშვილი**

**მირანდა ერემაძე**