



გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა
საქართველოს სახელით

საქმე №2/ზ-1008-18

10 მაისი, 2018

წელი

ქ.

ქუთაისი

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლო
სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე - ლაურა მიქავა
მოსამართლეები: თამარ სვანიძე
ირმა პერანიძე

სხდომის მდივანი - მირანდა ირემაძე

აპელანტი (მოსარჩელე)
წარმომადგენელი

- შპს „-----“
- პ-----, გ-----

მოწინააღმდეგე მხარე(მოპასუხე)
წარმომადგენელი

- შპს „კა-----“
- დ-----, შ-----

დავის საგანი - თანხის დაკისრება, ზიანის ანაზღაურება

გასაჩივრებული - ზუგდიდის რაიონული სასამართლოს 2017
გადაწყვეტილება წლის 14 აგვისტოს გადაწყვეტილება

1. აპელანტების მოთხოვნა: გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება, სარჩელის დაკმაყოფილება

2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება
გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

- შპს „-----“-ს სარჩელი არ დაკმაყოფილდა;

- გაუქმდა სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიება;
- მოსარჩელის მიერ სახელმწიფო ბაჟი გადახდილია.

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

2.1. 24.06.2016 წ. შპს „-----სა (ექსპედიტორი) და შპს „დ-----“-ს (დამკვეთი) შორის დაიდო გენერალური ხელშეკრულება ტვირთების სატრანსპორტო ექსპედირებაზე;

2.2. ექსპედიტორმა იკისრა ვალდებულება დამკვეთის დავალების შესაბამისად გაუწიოს მას ტვირთების გადაზიდვისა და გადაზიდვასთან დაკავშირებული სხვა მომსახურება გაწეული მომსახურებისა და ამ მომსახურების ფარგლებში გაწეული ხარჯების გადახდით;

2.3. 2016 წლის აგვისტოში შპს „-----მ მიიღო 22 ტონა თხილის გულის გადაზიდვის დაკვეთა შპს „დ-----“-სგან ზუგდიდიდან დიდ ბრიტანეთის გაერთიანებულ სამეფოში. ამ დაკვეთის შესასრულებლად შეთანხმება შედგა შპს „-----სა და შპს „კა-----“-ს შორის გადაზიდვის ორგანიზებაზე (ექსპედიციის ხელშეკრულება);

2.4. შპს „კა-----“-მ მხარესთან შეთანხმებით (მისი მოთხოვნა იყო, რომ გადაზიდვაში მონაწილეობა არ მიეღო ბულგარულ კომპანია „ს-----“-ს) შეარჩია ბულგარული გადამზიდი კომპანია „შ-----“. მოსარჩელე ამტკიცებს, რომ ორივე კომპანიას საერთო მენეჯერი ჰყავს, თუმცა საქმის მასალებიდან ჩანს, რომ მისი მოთხოვნა გადაზიდვაში მონაწილეობის აკრძალვასთან დაკავშირებით შეეხებოდა მხოლოდ ბულგარულ კომპანია „ს-----“-ს. სხვა შეზღუდვები ან აკრძალვები არ იყო შეთანხმებული;

2.5. მოპასუხემ შეიმუშავა და მიაწოდა შემკვეთს ტრანსპორტირების მარშრუტი, მოიძია გადამზიდი კომპანია და მისი კუთვნილი ავტომობილი. იგი მხოლოდ დისტანციურად, ექსპედიტორისათვის მახასიათებელი ვალდებულებების ფარგლებში უწევდა კონტროლს გადაზიდვასთან დაკავშირებული საკითხების კოორდინაციას გადამზიდი კომპანიის წარმომადგენლების მეშვეობით. ამ მომსახურებაში საზღაურად მას უნდა მიეღო 200 ევრო. მოსარჩელისგან მისაღები 3700 ევროდან 3500 ევრო არის ბულგარული კომპანიისთვის გადასაცემი თანხა;

2.6. გადაზიდვის არცერთ ეტაპზე მოპასუხეს არ განუხორციელებია გადაზიდვის მახასიათებლის არცერთი ვალდებულება.

2.7. წერილობით დოკუმენტებში ტვირთის გამგზავნად ფიქსირდება შპს „დ-----“, მითითებულია ტვირთის მიმღების მონაცემები, თუმცა არცერთ მათგანში არ არის მითითებული გადამზიდი კომპანია. ამ დოკუმენტების

მიხედვით გადასაზიდა 20000 კგ თხილის გული, 1000 ცალ ვაკუუმის ტომარაში მთლიანი ღირებულებით 173000 აშშ დოლარი (ერთეულის ფასი 8,65 აშშ დოლარი);

2.8. ტვირთის ჩატვირთვა მოხდა 26.08.2016. წელს ღამის საათებში გამგზავნის საწყობში მისამართზე ზუგდიდი, რ-----ში მდებარე თხილის ქარხანაში. ჩატვირთვის ადგილი აღჭურვილია ვიდუოსათვალთვალ კამერებით. ჩატვირთვის ამსახველი ვიდუოკამერის ჩანაწერი გამგზავნთან არ ინახება. ტვირთი ჩაიტვირთა მისაბმელში №A-----, რომელიც ჩაბმულ იქნა ბულგარული გადამზიდი კომპანიის სატრანსპორტო საშუალებაზე – უნაგირა საწვევარაზე მძღოლის რ-----ს თანდასწრებით;

2.9. რ-----მა („შ-----“ -ს მძღოლი) გამოკითხვისას მიუთითა, რომ 26.08.2016 წ. თხილი უნდა ჩატვირთულიყო დილის საათებში. იგი 11:00 სთ-ზე ჩავიდა ქ. ზუგდიდში და ავტომანქანა გააჩერა ზუგდიდის შესასვლელთან პირველ შუქნიშანთან. დაახლოებით ნახევარ საათში მას მიაკითხა ახალგაზრდა მამაკაცმა და მიიყვანა ქ. ზუგდიდში, რ----- მდებარე თხილის ქარხანაში. ქარხნის ეზოში უნდოდა მანქანის მოტრიალება, თუმცა არ დართეს ნება და განუმარტეს, რომ ვიდუოთვალის ხედვის არეში უნდა ყოფილიყო ჩატვირთვის პროცესი. მძღოლი დაემორჩილა ინსტრუქციას. ქარხანაში ჩატვირთვას არ ჩქარობდნენ, რაც მძღოლმა თავის დისპეჩერს შეატყობინა და მიიღო მითითება, რომ დროულად დაეწყოთ დატვირთვა, რომ ტვირთს ბორანზე არ დაეგვიანა. ქარხნის წარმომადგენელმა კი მძღოლს განუმარტა, რომ პროდუქცია არ იყო გამზადებული და ვერ შეძლებდნენ სალამომდე დატვირთვას. დატვირთვა დაიწყო სალამოს 22:00 საათზე და დაახლოებით 2 საათს გრძელდებოდა;

2.10. ტვირთის დასალუქად ბაგირის შემოვლებას აწარმოებდა მძღოლი, თუმცა ბაგირი გაწყდა და საჭირო გახდა მისი გამოცვლა, რადგან გამგზავნის წარმომადგენელმა აუხსნა მძღოლს, რომ გადაბმული ბაგირი ვერ დაილუქებოდა და უნდა შეცვლილიყო სხვა ბაგირით. ბაგირის შესაცვლელად საჭირო გახდა ქ. ზუგდიდიდან ქ.ფოთში გამგზავრება. გამგზავნს რაიმე შესაძლებელი დახმარება (მძღოლის თხოვნის მიუხედავად) ბაგირის შოვნაში არ გაუწევია. მან აუხსნა მძღოლს, რომ ასეთ ბაგირს ზუგდიდში ვერ იშოვიდა, განუსაზღვრა რამდენიმე საათიანი დრო, რომლის გასვლის შემდეგ ქარხანა დაიკეტებოდა და კომუნიკაცია გაგრძელდებოდა დილას. ტვირთი დაილუქა მეორე დილას. ბაგირის შემოვლებამდე მძღოლს ტვირთი არ დაუთვალთქმებია;

2.11. რ-----მა ტვირთი ქ. ფოთში ჩაიტანა 27.08.2016 წ. დაახლოებით 11:00 სთ-ზე და ავტომანქანა გააჩერა ლ----- ქუჩაზე მდებარე ტერმინალ „ა-----ს“ მოპირდაპირე მხარეს. გადაზიდვის დეტალები თანხმდებოდა შპს „დ-----“-ის ბროკერთან ლ-----სთან და „შ-----“ წარმომადგენელთან ქ. ფოთში დ-----სთან;

2.12. ქ. ფოთში ჩასვლიდან დაახლოებით 30 წთ-ში მძღოლთან მივიდა ლ-----
---, რომელსაც ჩაბარდა საბუთები. მან მძღოლს აუხსნა, რომ განბაჟებისთვის
საჭირო იყო საქართველოში რეგისტრირებული უნაგირა-საწევარა ავტომანქანა.
აღნიშნულის თაობაზე იგი დაუკავშირდა დ-----ს, რომელიც დაპირდა
რომ თვითონ მოაგვარებდა ამ საკითხს. მძღოლი დაელოდა დ-----ს,
რომელიც მასთან მივიდა დაახლოებით 15:00 საათზე. მძღოლმა ჩახსნა
მისაბმელი და ჩააბარა დ-----ს. მანამდე მას ტვირთი არ მიუტოვებია;

2.13. საქართველოს ტერიტორიაზე ტვირთის გადაზიდვაში და საბაჟო
გაფორმების პროცედურებში მონაწილეობას იღებდა პირველი მძღოლი რ-----
----- („შ-----“ -ს მძღოლი), შპს „დ-----“-ის
ბროკერი ლ----- და შ-----“ წარმომადგენელი ქ.
ფოთში დ-----, მეორე მძღოლი ჯ-----;

ეს პირები გამოკითხული არიან სისხლის სამართლის საქმეზე. გამოკითხული
პირები დაახლოებით ერთნაირი თანმიმდევრობით აღწერენ ფაქტებს, თუმცა
არის გარკვეული ცდომილებები დროში;

2.14. სისხლის სამართლის საქმეზე შეკრებილი მასალებით კონკრეტული
პირების პასუხისმგებლობა და ბრალეულობა გამოკვეთილი არ არის.

2.15. მოსარჩელე პრეტენზიებს უყენებს მოპასუხეს, რომ მისმა თანამშრომლებმა
კეთილსინდისიერად არ შეასრულეს ნაკისრი ვალდებულებები, რაც საქმის
მასალებით არ დადასტურდა. გამოკითხვის ოქმებიდან ჩანს, რომ მძღოლები
ინსტრუქციებს იღებდნენ შესაბამისი პირებისგან და თვითონაც აწვდიდნენ
საჭირო ინფორმაციას. მძღოლების მხრიდან ტვირთის გადაზიდვის ბრალეული
გაჭიანურება საქმის მასალებით არ დადგინდა. რ-----ს განმარტებით,
ტვირთის ჩატვირთვა დააგვიანა გამგზავნმა, ბაგირი გაწყდა ლამით და მისი
ჩანაცვლება დილამდე ვერ მოხერხდა, ხოლო ჯ-----ს განმარტებით ქ.
ფოთიდან ქ. ბათუმში ტვირთის გადატანა შეფერხდა ჯერ გამგზავნის ბროკერის
ლ-----ს მიერ საბაჟო ტერმინალზე 20 ლარის გადახდის შეუძლებლობის
გამო, ხოლო შემდეგ საპატრულო პოლიციის თანამშრომლების მიერ
საავტომობილო გზაზე მოძრაობის გარკვეული პერიოდით აკრძალვის გამო;

2.16. საქმის მასალებით არ არის დადგენილი ასევე ტვირთის დაკარგვაში შპს
„კა-----“-ს ან მის მიერ შერჩეული გადამზიდველის ბრალი.
გამოკითხვის ოქმებიდან ჩანს, რომ ბუღალრული ნომრებით რეგისტრირებული
უნაგირა-საწევარას ქართულ ნომრებიანით შეცვლა დაუყოვნებლივ არ
განახორციელა დ-----მ, მაგრამ დატვირთული და დალუქული
მისაბმელი უმეტესაღსურეოდ არ დაუტოვებიათ. იგი დროებით გადაიტანეს და
განათავსეს ავტოსადგომზე და დარაჯი გააფრთხილეს, რომ დ-----ს
ნებართვის გარეშე არავისთვის გაეტანებინათ. აღნიშნული ცნობილი იყო

გამგზავნის ბროკერისთვის ლ-----სთვის. მისი გამოკითხვის ოქმიდან ჩანს, რომ დ-----მ გააფრთხილა ავტომანქანის მეორე დღემდე დაგვინების შესახებ და უთხრა, რომ მანამდე მისაბმელი ჩადგებოდა ქ. ფოთში ს-----ს ქუჩაზე მდებარე კ-----ს ავტოსადგომზე. ლ----- იმავე დღეს 21:00 საათზე მივიდა აღნიშნულ ავტოსადგომზე და დარაჯის თანდასწრებით მისაბმელზე დაამაგრა საბაჟო ლუქი. ამ დროს მისაბმელზე უკვე იყო გამგზავნის წარმომადგენლის გ-----ს მიერ დამაგრებული ფიტოსანიტარული ლუქი. მას რაიმე საეჭვო მისაბმელზე არ შეუნიშნავს. მეორე დღეს 28 აგვისტოს 14:00 საათზე მას დ-----მ შეატყობინა, რომ ტვირთი ავტოსადგომიდან გავიდა ტერმინალ შპს „ა-----“-ს მიმართულებით. ბროკერმა მოამზადა დოკუმენტები და 15:00 საათზე ავტომანქანა შევიდა შპს „ა-----“-ში. ამის შემდეგ ბროკერი წავიდა გაფორმების ეკონომიკურ ზონაში, სადაც გააფორმა ტვირთის ექსპორტის დეკლარაცია. იგი დაახლოებით 18:30 საათზე დაბრუნდა შპს „ა-----“-ში და ტვირთის დოკუმენტაცია გადასცა მძღოლს - ჯ-----ს;

2.17. ჯ-----ს გამოკითხვის ოქმის მიხედვით, მან არ იცოდა რა სახეობის ტვირთი გადაზიდა ფოთიდან ბათუმში, საბუთები არ დაუთვალა. მისაბმელი დალუქული იყო. მისი გამოცდილებიდან გამომდინარე შეუძლია თქვას, რომ ტვირთი დაახლოებით 18-დან 20 ტონამდე იქნებოდა. ბათუმის ნავსადგურში შესვლისას საკონტროლო გამშვებ პუნქტზე დაცვამ შეამოწმა მისაბმელის ლუქი და ყველაფერი წესრიგში იყო. მებაჟეებს არ დაუტოვებიათ ტვირთის დოკუმენტები;

აღნიშნულთან დაკავშირებით რაიმე პრეტენზიები არ ყოფილა გადაზიდვაში მონაწილე არცერთი სუბიექტისგან;

2.18. შპს „დ-----“-ს ტვირთისთვის 28.08.2017 დარეგისტრირდა ჩ5566 ექსპორტის სასაქონლო საბაჟო დეკლარაცია, რომელიც საბაჟო მონაცემთა ავტომატური სისტემის მიერ შეირჩა მწვანე დერეფანში და მიენიჭა №A5508, რაც გულისხმობს საქონლის გაშვებას დეკლარაციის და დოკუმენტების კამერალური (დოკუმენტური) შემოწმებისა და საქონლის დათვალიერების გარეშე. შესაბამისად, საქონლის და სატრანსპორტო საშუალების ფიზიკური დათვალიერება ან/და სკანირება გაფორმების ეკონომიკური ზ----- მიერ არ მომხდარა;

2.19. 29.08.2016 წელს ნახევარ მისაბმელი გამწვევის გარეშე დაიტვირთა საზღვაო საბორნე გემზე „D-----“ და 30.08.2017 წ. დატოვა საქართველოს ტერიტორია;

2.20. 09.09.2016 წელს ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტზე საფრანგეთის ქ. დიუნკერკის საბაჟო გამშვებ პუნქტში შემოწმებისას (სკანირებისას) დადგინდა, რომ დალუქულ მისაბმელში მოთავსებული იყო 2480 კგ. თხილი და დანარჩენი ცემენტი. დეკლარირებულ საქონელთან ტვირთის შეუსაბამობის გამო

ტრანსპორტირება შეწყდა და ტვირთი მიმღებს არ გადასცემია.

2.21. შპს „-----“ს მიერ გატარებული ღონისძიებების შედეგად 2480 კგ. თხილი დაბრუნდა საქართველოში;

2.22. 27.09.2016 წელს შპს „ჯო----- სე----- გრ-----“-მ და შპს „დ-----“-მა ხელი მოაწერეს ხელშეკრულებას, რომლითაც მოსარჩელემ იკისრა ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება. ამ ვალდებულების უზრუნველსაყოფად იპოთეკით დაიტვირთა მოსარჩელის კუთვნილი უძრავი ნივთი ს/კ.-----

2.23. შპს „ჯორჯია სე----- გრ-----“-მ შპს „დ-----“-ს აუნაზღაურა დამდგარი ზიანი. დაუბრუნა 2480 კგ. თხილი და გადაუხადა 17520 კგ. თხილის ღირებულება ინვოისით გათვალისწინებული ერთეულის ფასის მიხედვით (1 კგ 8 აშშ დოლარი), რამაც საბოლოო ჯამში შეადგინა 140 400 აშშ დოლარი;

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

2.24. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 730-ე მუხლის შესაბამისად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია. ექსპედიციის მიმართ შესაბამისად გამოიყენება დავალების წესები, თუ ამ თავიდან სხვა რამ არ გამომდინარეობს;

ამავე კოდექსის 731-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიტორმა კეთილსინდისიერი ექსპედიტორის გულისხმიერებით უნდა გაგზავნოს ტვირთი, შეარჩიოს გადაზიდვაში მონაწილე პირები. ამასთან, მან უნდა დაიცვას გამგზავნის ინტერესები და შეასრულოს მისი მითითებები;

2.25. განსახილველი შემთხვევისთვის დადგენილია, რომ გამგზავნის მითითებებისგან გადახვევას ადგილი არ ჰქონია;

2.26. სამოქალაქო კოდექსის 740-ე მუხლი შეიცავს ზოგად დებულებას ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის შესახებ, რომლის თანახმად, ექსპედიტორი ექსპედიციის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოვალეობებისათვის, ჩვეულებრივ, მაშინ აგებს პასუხს, თუ მას ან მის დამხმარეს მიუძღვის რაიმე ბრალი, ხოლო 742-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიტორი არ შეიძლება დაეყრდნოს იმ წესებს, რომლებიც გამორიცხავენ ან ზღუდავენ მის პასუხისმგებლობას, ან გადააქვთ მტკიცების ტვირთი, თუ მან ზიანი განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით მიაყენა. იგივე წესი მოქმედებს დამხმარის არასახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის მიმართაც, თუ ამ მუხლის პირველი ნაწილის შესაბამისად მას შეერაცხა ბრალი. აღნიშნული ნორმები ადგენენ, რომ

ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა არსებობს მაშინ, როცა მას ან მის დამხმარეს მიუძღვის ბრალი. განსახილველ შემთხვევაში ასეთი ბრალის არსებობა დადასტურებული არ არის. ამასთან, უნდა აღინიშნოს, რომ როდესაც ექსპედიტორი თავის უფლებამოსილებას მესამე პირს გადაანდობს, პასუხისმგებლობის საკითხი წყდება დავალების ხელშეკრულების ნორმებით საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 711-ე მუხლით, რომლის თანახმად თუ ნებადართულია დავალების გადანდობა მესამე პირისთვის, მაშინ რწმუნებული პასუხს აგებს მხოლოდ იმ ბრალისთვის, რომელიც მას მიუძღვის გადანდობისას ამ პირის შერჩევაში;

2.27. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 741-ე მუხლის დანაწესებით თუ ზიანი გამოწვეულია ხელშეკრულებაში მონაწილე მესამე პირის მიერ, მაშინ შემკვეთის მოთხოვნით ექსპედიტორი მოვალეა გადასცეს შემკვეთს თავისი მოთხოვნა მესამე პირის წინააღმდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ექსპედიტორი სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე თვითონ კისრულობს მოთხოვნის გამოყენებას შემკვეთის ხარჯითა და რისკით;

2.28. მოპასუხის ასეთი შეთავაზება მოსარჩელემ არ გამოიყენა. სასამართლომ გაიზიარა მოყვანილი ნორმის მოსარჩელისეული განმარტება, რომ არ შეიძლება ნებისმიერი სხვა პირის მიერ განხორციელებული მოქმედების გამო პასუხისმგებლობა დაეკისროს ექსპედიტორს. ექსპედიტორი ტვირთთან დაკავშირებით წარმოადგენს შუალედურ რგოლს და იგი ვერ იქნება პასუხისმგებელი პირი კანონით ზუსტად განსაზღვრული წესის გარეშე. მოსარჩელე მისი მოთხოვნის ძირითად სამართლებრივ საფუძვლად მიუთითებდა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლით დადგენილ წესზე, რომლის მიხედვით თუ დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს, ან სხვა საფუძვლით შეუძლებელია ტვირთის მიღება, მაშინ ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. მოსარჩელის მითითებით იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ მოცემულ შემთხვევაში დანიშნულების ადგილას ტვირთის მიტანა და უფლებამოსილი პირის მიერ მიღება არ მომხდარა ამ გადაზიდვაში მონაწილე პირების შპს „ჯო----- სე----- გრ----ს“ და შპს „კა-----ს“ მიმართ პასუხისმგებლობა უნდა განისაზღვროს გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. ტვირთის დაკარგვის შემთხვევისთვის გადამზიდვის პასუხისმგებლობის წესები დადგენილია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე -697-ე მუხლებით;

2.29. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 ნაწილების მიხედვით, გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე - მიტანის ვადის გადაცილებისათვის. გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა, დაზიანება ან მიტანის ვადის

გადაცილება უფლებამოსილი პირის ბრალით ანდა ამავე პირის ისეთი მითითებით მოხდა, რომელზედაც გადამზიდველი პასუხს არ აგებს; აგრეთვე, თუ ტვირთის ნაკლი ისეთი გარემოებებითაა გამოწვეული, რომელთა თავიდან აცილებაც გადამზიდველს არ შეეძლო და არც მათი შედეგები შეიძლებოდა თავიდან აეცილებინა;

2.30. საქმის გარემოებათა შესწავლით სასამართლო მივიდა დასკვნამდე, რომ მოპასუხეზე არ ვრცელდება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლი და შესაბამისად, გადამზიდველის პასუხისმგებლობის წესები ტვირთის დაკარგვის გამო ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით, რადგან აქ ისეთი შემთხვევები იგულისხმება, როცა სახელშეკრულებო მიზნების შესრულება შემკვეთის ბრალით რთულდება. აღნიშნული მუხლის შესახებ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარში (წიგნი IV, 1990 წ) ვკითხულობთ პრაქტიკაში შეიძლება წარმოიშვას ისეთი სიტუაცია, როცა დანიშნულების ადგილზე ტვირთის გადატანის შემდეგ მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს ან სხვა საფუძვლით (მაგ. ტვირთის მიმღებისათვის გადაცემა შეუძლებელია ამ სახის ტვირთზემოცემულ ადგილზე გამოცხადებული კარანტინის ან დანიშნულების ადგილზე წარმოებული საომარი მდგომარეობის გამო. ასეთ შემთხვევაში რეგლამენტაციისას ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადამზიდვის ხელშეკრულების წესებით;

2.31. ყოველივე ზემოთაღნიშნულის გათვალისწინებით სასამართლომ მიიჩნია, რომ არ არსებობდა მოსარჩელის პასუხისმგებლობის და შესაბამისად, სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილების საფუძველი.

3. გადაწყვეტილება სააპელაციო საჩივრით გაასაჩივრა შპს „ჯო----- სე--- -- გ-----მა“

სააპელაციო საჩივრის ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები

3.1. სასამართლომ არანაირი მნიშვნელობა არ მიანიჭა დადასტურებულ იმ ფაქტობრივ გარემოებას, რომ მოპასუხე, თუნდაც იგი განხილული ყოფილიყო ექსპედიტორის რანგში, სადავო გადამზიდვის განხორციელებისას, ზერელედ ეკიდებოდა თავის მოვალეობებს და არ მოქმედებდა კეთილსინდისიერი მეწარმის გულისხმიერებით. მოსარჩელის კატეგორიული მითითების მიუხედავად, გადამზიდვაში არ ყოფილიყო ჩართული ბულგარულ კომპანია „ს-----“, მოპასუხემ გადამზიდვა დაუკვეთა აღნიშნული კომპანიის მფლობელებისა და ხელმძღვანელი პირების კუთვნილ სხვა კომპანიას, „ს-----“. მოპასუხე ინფორმირებული არ ყოფილა, რომ ქ. ზუგდიდში, მძღოლმა მისი თანდასწრებით დატვირთული, თუმცა დაულუქავი მისაბმელი მიატოვა და მისაბმელის დასალუქი ბაგირის საშოვნელად წასული, როცა 9 საათის შემდეგ დაბრუნდა, ისე დალუქა მისაბმელი, არცკი გადაუმოწმებია ტვირთის მდგომარეობა. მოპასუხე ზუგდიდი-ფოთი-ბათუმის მარშრუტით ტვირთის

გადაადგილების ეტაპზე და არც შემდგომ, გადაზიდვის სხვა შუალედურ ეტაპებზე, არ აკონტროლებდა გადაზიდვას, შესაბამისად არ ფლობდა ინფორმაციას ტვირთის მდგომარეობისა და მისი დაცულობის თაობაზე. აღსანიშნავია, რომ 2016 წლის 14 სექტემბერს, როცა მოპასუხისთვის უკვე ცნობილი იყო სადავო გადაზიდვისას ტვირთის დაკარგვის შესახებ, სხვა გადაზიდვაზე, იგი უკვე კატეგორიულად ითხოვს გადამზიდისგან მძლოლი ბოლომდე დაესწროს და თვალყური ადევნოს დატვირთვას, რაც ნიშნავს მოპასუხის მხრიდან ექსპედიტორის იმ ვალდებულების აღიარებას, რომ გადამზიდისათვის შესაბამისი სახისა და ოდენობის ტვირთის ჩაბარება მან უნდა უზრუნველყოს;

3.2. სასამართლომ არანაირი მნიშვნელობა არ მიანიჭა დადასტურებულ იმ ფაქტობრივ გარემოებას, რომ მოპასუხისათვის უცნობი იყო ხორვატიის ქ. ოსიეკის საბაჟო გამშვებ პუნქტში დაფიქსირებული ფაქტი, როცა შემოწმებისას აღმოჩნდა, რომ ბაგირი, რომლის საშუალებითაც დაღუპული იყო მისაბმელი, გაწყვეტილი იყო, რისთვისაც მძლოლი დააჯარიმეს, თუმცა რაც არ უნდა საკვირველი იყოს, ტვირთი გაუშვეს, თან ისე, რომ არც საბაჟოს მოხელეებს და არც მძლოლს (გადამზიდი) მისი მდგომარეობა არ შეუმოწმებიათ. ეს ძალზედ მნიშვნელოვანი ფაქტი მოპასუხისთვის ცნობილი არ ყოფილა, რასაც ადასტურებენ საქმეზე წარმოდგენილი მოპასუხისა და გადამზიდს შორის განხორციელებილი ელექტრონული კომუნიკაციის მასალები. ზემოხსენებული ფაქტის გამომზეურებისთანავე, ადგილზე რომ მომხდარიყო ტვირთის მდგომარეობის გადამოწმება, ცხადია ტვირთის დაკარგვასთან დაკავშირებულ გარემოებებში დროულად და ეფექტურად გარკვევა შესაძლებელი გახდებოდა და დროული რეაგირების საშუალებაც მოგვეცემოდა. მოპასუხისა და მის მიერ შერჩეული გადამზიდი კომპანიის წარმომადგენელთა მხრიდან გამოჩენილი ამგვარი დამოკიდებულება თავიანთი მოვალეობებისადმი, მოპასუხის იმ უხეშ გაუფრთხილებლობად უნდა იქნეს შეფასებული, რომლისთვისაც კანონი ექსპედიტორს ზიანის სრულად ანაზღაურების ვალდებულებას უდგენს;

3.3. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სამოტივაციო ნაწილში სასამართლომ არასწორად გამოიყენა და განმარტა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე, 711-ე, 730-ე, 731-ე, 737-ე, 740-ე, 741-ე, 742-ე მუხლები და აქედან გამომდინარე, არასწორი სამართლებრივი პოზიცია დაიკავა, როცა სარჩელის უსაფუძვლობა ტვირთის დაკარგვაში მოპასუხის მხრიდან ბრალის არარსებობას დაუკავშირა. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლის ნორმის არსი სასამართლოს მიერ არასწორად იქნა გააზრებული და შესაბამის ფაქტობრივ გარემოებებზე და სამართლებრივ საფუძვლებზე მითითებით აპელანტი განმარტავს, თუ რატომ უნდა განისაზღვროს კანონის განსახილველ შემთხვევაში აღნიშნული ნორმის საფუძველზე შპს „კ-----“-ის პასუხისმგებლობა კანონის იმ ნორმების მიხედვით, რომლებიც გადამზიდის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას უნდა იქნენ გამოყენებული სასამართლოს მიერ ტვირთის დაკარგვის შემთხვევაში. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლის კანონის (ტვირთის

მიუღებლობის შედეგები) მიხედვით, თუ დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს, ან სხვა საფუძვლით შეუძლებელია ტვირთის მიღება, მაშინ ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების მიზანი, შემკვეთის ტვირთის დანიშნულებისამებრ მიტანა და უფლებამოსილი პირისათვის მისი გადაცემაა. ამ მიზნის მიღწევის შეუძლებლობის ალბათობა ყოველთვის არსებობს. კანონმდებელი ამ კითხვაზე საპასუხოდ ანალოგიას მიმართავს და ადგენს, რომ თუ შემკვეთი უარს განაცხადებს ტვირთის მიღებაზე, ან ტვირთის გადაცემა რაიმე სხვა საფუძვლით ვერ ხერხდება, ასეთ გადაზიდვაში მონაწილე სატრანსპორტო ექსპედიტორის უფლება-მოვალეობები გადამზიდის უფლება-მოვალეობებს უთანაბრდება. ნორმის ფორმულირებიდან თუ ვიმსჯელებთ, უნდა დავასკვნათ, რომ კანონი აქ ისეთ შემთხვევას გულისხმობს, როდესაც გადაზიდვის მიზნის შესრულება, ანუ გადამზიდის მიერ უფლებამოსილი პირისათვის ტვირთის გადაცემის უზრუნველყოფა, სუბიექტური თუ ობიექტური მიზეზებისა მიუღწეველი ხდება, რასაც ჩვენს შემთხვევაში ჰქონდა ადგილი, როცა გადაზიდვის მარშრუტის შუალედური საკონტროლო საბაჟო გამშვები პუნქტიდან, ტვირთი დანიშნულების ადგილამდე აღარ გაუშვეს და უკან დააბრუნეს, რისი მიზეზიც გახდა ის ფაქტი, რომ გამოვლინდა ტვირთის სახეობისა და რაოდენობის შეუსაბამობა დეკლარირებულთან;

3.4. ის გარემოება, რომ სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლის ნორმის დანაწესით, ტვირთის მიუღებლობის შემთხვევისთვის, ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით, გულისხმობს იმ შემთხვევებს, როცა აშკარაა, რომ გადაზიდვის მიზანი, ტვირთი მიტანილ იქნეს დანიშნულების ადგილას და გადაცემულ იქნეს უფლებამოსილი პირისათვის, რის უზრუნველყოფაც ექსპედიტორის ვალდებულებაა, მიუღწეველია. ეს კი გადვეთანხმებით შეიძლება მოხდეს ტვირთის დაზიანების, დანაკლისის ანდა დაკარგვის შემთხვევებში. ამგვარ ვითარებაში შემკვეთის უფლებები და ინტერესები, რომ სრულად იქნეს დაცული და იგი სამართლებრივი დაცვის გარეშე არ დარჩეს, კანონმდებელმა სატრანსპორტო ექსპედიციის მარეგულირებელ ნორმებში 737-ე მუხლის ნორმის სახით, გაითვალისწინა დანაწესი, რომლითაც ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა გადამზიდის პასუხისმგებლობას გაუთანაბრა და აქედან გამომდინარე, შემკვეთი აღჭურვა უფლებით ექსპედიტორს წაუყენოს ყველა ის მოთხოვნა, პრეტენზია თუ შესაგებელი, რასაც პირდაპირ გადამზიდავთან ხელშეკრულების დადებისას გააკეთებდა;

3.5. იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ მოცემულ შემთხვევაში, დანიშნულების ადგილას ტვირთის მიტანა და უფლებამოსილი პირისათვის მისი გადაცემა არ მომხდარა, ამ გადაზიდვაში მონაწილე კომპანიების შპს „ჯო-----სე----- გ-----“-ისა და შპს „კა-----“-ს მიმართ მოქმედების ძალას იძენს კანონის აღნიშნული ნორმა და აქედან გამომდინარე, მოცემულ შემთხვევაში

მათი უფლებები და მოვალეობები, რაშიც ცხადია პასუხისმგებლობაც მოიაზრება, განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. გამომდინარე აქედან, განსახილველ შემთხვევაში, მოპასუხე, რომელიც თავის შესაგებელში აპელირებს, რომ სადავო ურთიერთობაში იგი ექსპედიტორს წარმოადგენდა და არა გადამზიდავს, მიუხედავად მისი სამართლებრივი სტატუსისა, ყველა შემთხვევაში ვალდებულია ტვირთის დაკარგვისათვის პასუხისმგებლობა გასწიოს როგორც გადამზიდავმა, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-708-ე მუხლებით დადგენილი წესების შესაბამისად. სამოქალაქო კოდექსის 741-ე მუხლის მიხედვით, თუ ზიანი გამოწვეულია ხელშეკრულებაში მონაწილე მესამე პირის მიერ, მაშინ შემკვეთის მოთხოვნით ექსპედიტორი მოვალეა გადასცეს შემკვეთს თავისი მოთხოვნა მესამე პირის წინააღმდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ექსპედიტორი, სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე, თვითონ კისრულობს მოთხოვნის გამოყენებას შემკვეთის ხარჯითა და რისკით. სამოქალაქო კოდექსის აღნიშნული ნორმის დანაწესის, ამავე კოდექსის 737-ე მუხლის დანაწესთან ერთობლიობაში გააზრებით, ნათელი ხდება, რომ ჩვენს შემთხვევაში ტვირთის დაკარგვით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მიზნით, ტვირთის მესაკუთრე და შემკვეთი, შპს „დ-----“ უფლებამოსილია მოთხოვნა წაუყენოს თავის უშუალო კონტრაგენტს, შპს „ჯო----- სე----- გ-----“-ს, რომელიც თავის მხრივ, უფლებამოსილია ტვირთის დაკარგვით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება თავის უშუალო კონტრაგენტისაგან, შპს „კ-----“-ისაგან მოითხოვოს, ხოლო ეს უკანასკნელი უფლებამოსილია ზიანის ანაზღაურება მოითხოვოს გადაზიდვის უშუალოდ განმახორციელებელი ბულგარულ გადამზიდი კომპანიისაგან;

3.6. ტვირთის დაკარგვის შემთხვევისთვის გადამზიდავის პასუხისმგებლობის საფუძვლები დადგენილია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-697-ე მუხლებით. უნდა აღინიშნოს რომ კანონის მიხედვით, ზიანისთვის გადამზიდის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, გადამზიდავია ვალდებული ამტკიცოს პასუხისმგებლობისაგან მისი გათავისუფლების კანონით დადგენილი საფუძვლის არსებობა და ამ გზით აიცილოს თავიდან ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება. სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის 1. ნაწილის მიხედვით, გადამზიდველი პასუხს აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში, ასევე – მიტანის ვადის გადაცილებისათვის. აღნიშნული მუხლის 2, 3, და 4 ნაწილის ნორმებით დადგენილია გადამზიდავის პასუხისმგებლობის გამომრიცხავი საფუძვლები ტვირთის დაკარგვის შემთხვევისთვის;

3.7. განსახილველ შემთხვევაში, მოპასუხეს არც თავის შესაგებელში და არც საქმის განხილვის სხვა ეტაპებზე, არ მიუთითებია არცერთი ისეთი გარემოება, რომლის მიხედვით შეიძლებოდა დადასტურებულად მიგვეჩნია, რომ სახეზე გვაქვს პასუხისმგებლობისაგან გადამზიდის გათავისუფლების კანონით გათვალისწინებული რომელიმე საფუძველი. თუმცა აქვე შეიძლება ითქვას,

რომ ეს საფუძვლები არც არსებობენ, ისევე როგორც არ არსებობენ ზემოხსენებული კოდექსის 687-ე მუხლის ნორმით დადგენილი საფუძვლები, რომელთა დამტკიცების შემთხვევაში, გადამზიდავი, ტვირთის დაკარგვის შემთხვევისთვის, ასევე თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან. ყოველივე აღნიშნულიდან გამომდინარე, ცალსახად დასტურდება მოპასუხის ვალდებულება სრულად ანაზღაუროს ზიანი, რომელიც ტვირთის დაკარგვის შედეგად მიაღწა მოსარჩელეს;

3.8. საქმეზე სათანადო მტკიცებულებაზე მითითებით სარწმუნოდ დადასტურდა საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე ყველა გარემოება, მათ შორის ფაქტობრივი ზიანის ოდენობა, მისი განსაზღვრის წესის შესაბამისობა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 692-ე მუხლის მოთხოვნებთან, მესაკუთრისათვის ტვირთის დაკარგვით გამოწვეული ზიანის სრულად ანაზღაურების ფაქტი, რომ მოპასუხე, თუნდაც ექსპედიტორის რანგში, სადავო გადაზიდვის განხორციელებისას, იჩენდა უხეშ გაუფრთხილებლობებს და არ მოქმედებდა კეთილსინდისიერი მეწარმის გულისხმიერებით. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, აშკარაა, რომ საქმეზე დაადასტურებული ფაქტობრივი გარემოებებისა და შესაბამისი სამართლებრივი საფუძვლების სასამართლოს მხრიდან სწორად გააზრებისა და ანალიზის პირობებში, სარჩელი სრულად ექვემდებარებოდა დაკმაყოფილებას, რაც პირველი ინსტანციის სასამართლომ არ გააკეთა და აქედან გამომდინარე, სახეზე გვაქვს სრულიად დაუსაბუთებელი და უსაფუძვლო სასამართლო გადაწყვეტილება, რომელიც უნდა გაუქმდეს და სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილებით სარჩელი სრულად უნდა იქნეს დაკმაყოფილებული;

3.9. ტვირთის დაკარგვით მიყენებული ზიანის შედეგად, მოსარჩელემ განიცადა ფინანსური ზიანი გამოხატული როგორც ფაქტობრივი დანაკარგის სახით, ისე მიუღებელი შემოსავლის სახით. საქმეზე წარმოდგენილი მტკიცებულებათა თანახმად, ტვირთის მესაკუთრისთვის ზიანის ანაზღაურების დროისთვის, მოსარჩელეს სს „ს-----“ აღებული ჰქონდა სესხი, 345000 აშშ დოლარის ოდენობით, რაზეც ბანკის წლიური სარგებელი შეადგენდა 7.8 %. გამომდინარე იმ გარემოებიდან, რომ შპს „დ-----“-სათვის ზიანის ანაზღაურების ანგარიშში 140400 აშშ დოლარის გადახდის გამო, მოსარჩელემ ვერ შეძლო აღნიშნული ოდენობის თანხით ბანკის სესხის ძირითადი თანხის შემცირება, მას მიაღწა ზიანი, შეუმცირებელ სესხის თნხაზე გადახდილი პროცენტის სახით, რამაც სასამართლოში მოთხოვნის დაყენების დროისთვის შეადგინა 6188 აშშ დოლარი, რომლის მოპასიხისათვის დაკისრებასაც ვითხოვდით;

3.10. ასევე, მოპასუხის ბრალეული ქმედების შედეგად მოსარჩელეს მიაღწა ზიანი მიუღებელი შემოსავლის სახითაც, კერძოდ, მას შემდეგ რაც სადავო გადაზიდვის ფარგლებში ტვირთის დაკარგვის ფაქტი გახმაურდა, რამდენიმე კონტრაგენტმა კომპანიამ, მათ შორის შპს „დ-----“-მ, უნდობლობის გაჩენის მიზეზით, შეწყვიტა ურთიერთობა მოსარჩელესთან. შედეგად, მოსარჩელე

მოკლებული აღმოჩნდა იმ შემოსავლების მიღების შესაძლებლობას, რომელსაც იგი მიიღებდა, რომ არ მომხდარიყო ზემოაღნიშნული ურთიერთობების შეწყვეტა. შესაბამისად, მოპასუხემ მოსარჩელეს უნდა აანაზღაუროს 258344 ევრო, როგორც მოსარჩელის მიერ მიუღებელი შემოსავლის სახით განცდილი ზიანი. გასაჩივრებულ გადაწყვეტილებაში სასამართლომ საერთოდ არაფერი არ მიუთითა სარჩელის მოთხოვნის ამ ნაწილთან მიმართებაში;

ყოველივე ზემოაღნიშნული ერთმნიშვნელოვნად ადასტურებს, რომ მოპასუხე ვალდებულია სრულად აანაზღაუროს ზიანი, რომელიც ტვირთის დაკარგის შედეგად მიადგა მოსარჩელეს, მიუღებელი შემოსავლის ჩათვლით. ამდენად, იმ გარემოებისა გამო, რომ სასამართლომ არ გამოიყენა და ამასთან არასწორად განმარტა სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლი და გამოიყენა კანონის ნორმები, რომელთა გამოყენების საფუძველი არ არსებობდა, შედეგში მივიღეთ სასამართლო გადაწყვეტილება, რომელიც სამართლებრივ უსწორობებზეა დამყარებული. შესაბამისად სასამართლო გადაწყვეტილება უნდა გაუქმდეს, როგორც დაუსაბუთებელი და აბსოლუტურად უსაფუძვლო.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების დასაბუთება

ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება:

4.1. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 ნაწილების თანახმად, სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით;

4.2. ამავე კოდექსის 382-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლოს შეუძლია გაიზიაროს პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ მტკიცებულებათა გამოკვლევის შედეგები მთლიანად ან ნაწილობრივ. ხოლო 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;

4.3. მოცემულ შემთხვევაში, პალატა მიიჩნევს, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 105-ე მუხლის შესაბამისად, საქმეში არსებული მტკიცებულებების ანალიზის შედეგად, სწორად იქნა დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებები (იხ. წინამდებარე განჩინების 2.1.-2.23. პუნქტები). სააპელაციო პალატა დამატებით არ მიუთითებს აღნიშნულ ფაქტებზე;

მხარეთა შორის სადავოა მხოლოდ დადგენილი ფაქტების სამართლებრივი შეფასება. პალატა იზიარებს პირველი ინსტანციის სამართლებრივ შეფასებებს და დამატებით მიუთითებს, რომ განსახილველ შემთხვევაში შპს „კა-----“ არის ექსპედიტორი და არა გადამზიდველი. მხარეთა შორის სადავოა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლიდან გამომდინარე, უნდა გავრცელდეს თუ არა სატრანსპორტო ექსპედიტორზე ანუ შპს „კ-----ზე“ გადამზიდველის პასუხისმგებლობა და უნდა დაეკისროს თუ არა მას ზიანის ანაზღაურება;

4.4. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 730-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია. ექსპედიციის მიმართ შესაბამისად გამოიყენება დავალების წესები, თუ ამ თავიდან სხვა რამ არ გამომდინარეობს;

სააპელაციო პალატა განმარტავს, რომ ექსპედიცია განეკუთვნება სატრანსპორტო მომსახურების გაწევასთან დაკავშირებულ დამხმარე ხელშეკრულებათა კატეგორიას. სატრანსპორტო ექსპედიციის ხელშეკრულების საგანს წარმოადგენს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მომსახურება. ტვირთის გადაზიდვის პროცესში წარმოიშობა ტვირთის გაგზავნასთან ან მიღებასთან დაკავშირებული დამხმარე ოპერაციების მთელი კომპლექსის განხორციელების აუცილებლობა. ექსპედიტორი გამოდის შუამავლის როლში გადამზიდველსა და კლიენტს შორის. ამ კონკრეტულ შემთხვევაშიც, ექსპედიტორი არის შუამავლი, რომელმაც დააკავშირა გადამზიდველი გამგზავნთან და ორგანიზება გაუწია ტვირთის ტრანპორტირებას. სწორედ ეს ფაქტორი განაპირობებს ექსპედიციის გამოყენების სფეროს და მისი სუბიექტების (ექსპედიტორი და შემკვეთი) ფუნქციებს. საექსპედიციო მომსახურებით გამგზავნი და მიმღები თავისუფლდებიან ტვირთის გადაზიდვის პროცესის ორგანიზაციისა და მისი თანხმლები ოპერაციებისაგან. შესაბამისად, ექსპედიტორის ძირითად ფუნქციას წარმოადგენს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი;

4.5. აპელანტი ყურადღებას ამახვილებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლზე, რომელსაც, მისი აზრით, სასამართლომ არასწორი განმარტება მისცა. განსახილველ შემთხვევაში დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებების სამართლებრივი შეფასების შედეგად, პალატა თვლის, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 740-ე, 741-ე და 742-ე მუხლების თანახმად, შპს „კა-----“ -სადმი, როგორც სატრანსპორტო ექსპედიციის განმახორციელებლისადმი, არ შეიძლება დადგეს ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება, რასაც ცხადყოფს კანონმდებლის მიერ ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ფარგლების ზუსტი განსაზღვრა;

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 740-ე მუხლის თანახმად, „ექსპედიტორი ექსპედიციის ხელშეკრულებიდან გამომდინარე მოვალეობებისათვის, ჩვეულებრივ, მაშინ აგებს პასუხს, თუ მას ან მის დამხმარეს მიუძღვის რაიმე ბრალი“. აღნიშნული მუხლი ადგენს ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის ზოგად წესს. განსახილველ შემთხვევაში, მოსარჩელის მითითების საწინააღმდეგოდ, არ დასტურდება არც შპს „კა-----“-ს და არც მისი რომელიმე თანამშრომლის მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული მოქმედება. თუმცა აქვე, ყურადსაღებია, აღინიშნოს, რომ ასეთ დროს ანუ როდესაც ექსპედიტორი თავის უფლებამოსილებას გადაანდობს მესამე პირს, პასუხისმგებლობის საკითხი გადაწყდება დავალების ხელშეკრულების მარეგულირებელი სამოქალაქო კოდექსის 711-ე მუხლის საფუძველზე, თუ ნებადართულია დავალების გადანდობა მესამე პირისათვის, მაშინ რწმუნებული პასუხს აგებს მხოლოდ იმ ბრალისათვის, რომელიც მას მიუძღვის გადანდობისას და ამ პირის შერჩევაში;

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 741-ე მუხლის თანახმად, თუ ზიანი გამოწვეულია ხელშეკრულებაში მონაწილე მესამე პირის მიერ, მაშინ შემკვეთის მოთხოვნით ექსპედიტორი მოვალეა გადასცეს შემკვეთს თავისი მოთხოვნა მესამე პირის წინააღმდეგ, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა ექსპედიტორი სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე თვითონ კისრულობს მოთხოვნის გამოყენებას შემკვეთის ხარჯითა და რისკით. აღნიშნული ნორმა ცალსახად განმარტავს, რომ არ შეიძლება სხვა პირის მიერ განხორციელებული მოქმედების გამო პასუხისმგებლობა დაეკისროს ექსპედიტორს. კანონმდებლის მიერ მკაცრად არის განსაზღვრული, რომ გადამზიდველის/ქვეკონტრაქტორის მიერ ზიანის მიყენების შემთხვევაში, ექსპედიტორი: 1. უთმობს მოთხოვნის უფლებას დამკვეთს, მოთხოვნის შემთხვევაში (ასეთი მოთხოვნა არ განხორციელებულა). 2. სპეციალური შეთანხმების საფუძველზე ექსპედიტორი თავად კისრულობს მოთხოვნის გამოყენებას, შემკვეთის ხარჯითა და რისკით. ამდენად, ექსპედიტორი ტვირთთან დაკავშირებით წარმოადგენს შუალედურ რგოლს, იგი არ არის და ვერ იქნება პასუხისმგებელი პირი. ასევე ყურადსაღებია ამ ნორმის მიზანი - ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ ურთიერთობებში ექსპედიტორი საკუთარი სახელით გამოდის ((შემკვეთის ხარჯით) - სსკ-ის 730-ე მუხლი). შესაბამისად, მის მიერ დადებული ნებისმიერი ხელშეკრულების მხარე პასუხს მხოლოდ მის წინაშე აგებს. ასეთმა მოწესრიგებამ არ უნდა გამოიწვიოს ის, რომ შემკვეთისათვის მიყენებული ზიანი აუნაზღაურებელი დარჩეს;

4.6. ექსპედიტორის მხრიდან საკუთარი სახელით მოქმედების მიზანი სამოქალაქო ურთიერთობათა გამარტივებაა და არა საპროცესო მანიპულაციების გზით ბრალეული პირის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება. აქედან გამომდინარე, ცალსახაა, რომ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება დგას ბრალეული მხარის, გადამზიდველის წინაშე. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, გადამზიდველი პასუხს

აგებს ტვირთის მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვისა და დაზიანებისათვის, თუ ტვირთი დაზიანდა ან დაიკარგა მისი მიღებიდან ჩაბარებამდე დროის შუალედში;

4.7. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 742-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 ნაწილების თანახმად, ექსპედიტორი არ შეიძლება დაეყრდნოს იმ წესებს, რომლებიც გამორიცხავენ ან ზღუდავენ მის პასუხისმგებლობას, ან გადააქვთ მტკიცების ტვირთი, თუ მან ზიანი განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით მიაყენა. იგივე წესი მოქმედებს დამხმარის არასახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის მიმართაც, თუ ამ მუხლის პირველი ნაწილის შესაბამისად მას შეეცაბა ბრალი. აღნიშნული ნორმის ანალიზი ცალსახად მიუთითებს, იურიდიული პასუხისმგებლობის ძირითად პრინციპებზე: არ შეიძლება პირს დაეკისროს პასუხისმგებლობა სხვა პირის მიერ განხორციელებული ქმედების გამო; არ შეიძლება პირს დაეკისროს პასუხისმგებლობა იმ შემთხვევაში, თუ არ მიუძღვის ბრალი. განსახილველ შემთხვევაში, კი აღნიშნული საქმის მასალებით არ დასტურდება;

პალატის აზრით, განსახილველ შემთხვევაში დადგენილი ფაქტების პირობებში შპს „-----ის, როგორც სატრანსპორტო ექსპედიციის განმხორციელებელი კომპანიისათვის ზიანის თანხის გადახდის დაკისრების ვალდებულება არ შეიძლება დადგეს, ხოლო მოსარჩელის მიერ საკუთარი სურვილით დამდგარი ზიანის გამგზავნი კომპანიისათვის ანაზღაურების გამო, გადახდილი ზიანის თანხის მოპასუხისათვის (ექსპედიტორისათვის) დაკისრების მოთხოვნა კი სამართლებრივ საფუძველს არის მოკლებული;

4.8. განსახილველ შემთხვევაში ისმის საკითხი: უნდა დაეკისროს, თუ არა პასუხისმგებლობა ექსპედიტორს ტვირთის გაურკვეველ მდგომარეობაში გაუჩინარების ან შესაძლო მოპარვის შემთხვევაში, თუ ექსპედიტორი კეთილსინდისიერად და გულისხმიერად მოქმედებდა ექსპედიციის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულებების შესრულებისას, გულისხმიერად შეარჩია ტვირთის გადამზიდი მესამე პირი, გადამზიდავი კომპანია, ჰქონდა პერმანენტული მიმოწერა ტვირთის გადამზიდავ კომპანიასთან ტვირთის ადგილმდებარეობისა და საბაჟო გამშვები პუნქტების გავლასთან დაკავშირებით, აღნიშნულ ცნობებს დროულად და სრულად აწვდიდა მის ხელშემკვრელ კომპანიას;

საგულისხმოა, რომ განსახილველ შემთხვევაში საქმის მასალებით უტყუარად არ არის დადასტურებული, რომ შპს „კა-----“ (მოპასუხე) არ მოქმედებდა კეთილსინდისიერი ექსპედიტორის გულისხმიერებით. საქმეში წარმოდგენილია აპელანტსა და მოპასუხეს შორის არსებული ელექტრონული კორესპონდენცია, რომლის თანახმად, შპს „-----მა მოითხოვა, რომ გადასაზიდი საქონლის (თხილი) ტრანსპორტირება არ განეხორციელებინა ბულგარეთის რესპუბლიკაში რეგისტრირებულ კომპანია „ს-----ს“. მისი ეს

მოთხოვნა შპს „კა-----“-ის მიერ შესრულებულ იქნა და გადამხიდეველ კომპანიად არ იქნა მოწვეული „ს-----“, არამედ სხვა იურიდიული პირი - „ს-----“, რაზეც მოსარჩელე/აპელანტი ინფორმირებული იყო, რადგან თანამშრომლობდა აღნიშნულ გადამხიდეველ კომპანიასთან და რაიმე სახის პრეტენზია მის მიერ გამოთქმული არ ყოფილა;

ზ/აღნიშნულ პუნქტში მითითებულ გარემოებას კიდევ უფრო სარწმუნოს ხდის ის, რომ კომპანიები - „ს-----“ და „ს-----“ არიან სხვადასხვა იურიდიული პირები და უცნობია მათ შორის რაიმე სახის კავშირი. აღნიშნულის დამადასტურებელი მტკიცებულებები საქმეში არ არის წარმოდგენილი;

4.9. როგორც ზემოთ აღინიშნა, საქმეში წარმოდგენილია მიმოწერა შპს „კ-----“-ის და გადამხიდეველი კომპანიის წარმომადგენლებს შორის, რაც პალატას აფიქრებინებს, რომ გადახიდვის ორგანიზების პროცესი არ იყო გასული შპს „კ-----“-ის კონტროლიდან;

სსკ-ის 992-ე მუხლის თანახმად, იმისათვის რომ მხარეს დაეკისროს ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება, უტყუარად უნდა დადასტურდეს სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტის მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, ბრალი (განზრახვა ან უხეში გაუფრთხილებლობა) და შედეგი - ზიანი და მიზეზობრივი კავშირი პირის ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის. ნორმის შემადგენელ აღნიშნულ ელემენტთაგან თუნდაც ერთ-ერთის არარსებობა ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნაზე უარის თქმის საფუძველია. მოცემულ საქმეზე კი მოპასუხის ქმედებაში არცერთი ელემენტი არ არსებობს. საქმეზე დართული სისხლის სამართლის საქმის მასალებით ირკვევა და გამოკითხული პირების რ-----ს, ი-----ს, ჯ-----ს, დ-----ს და სხვების გამოკითხვის ოქმებით დასტურდება, რომ გადახიდვასთან დაკავშირებულ ყველა მოქმედებაში ჩართული იყვნენ ტვირთის გამგზავნი, აპელანტი და გადამხიდეველი, ტვირთის ჩატვირთვა და გადახიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებები განხორციელდა მათ მიერ. მოპასუხე არ იყო ვალდებული აღნიშნულზე და არც არავის გამოუთქვავს პრეტენზია მითითებულის თაობაზე. რაც შეეხება ბაგირის დაზიანებას და აპელანტის მითითებას აღნიშნული ფაქტის უცოდინრობის შესახებ, პალატა თვლის, რომ ზოგადად ბაგირის გაწყვეტა, მისი ვარგის მდგომარეობაში მოყვანა და აღნიშნულის შესახებ აქტი არ შეიძლება მიჩნეულიქნეს ვარგის მტკიცებულებად იმისა, რომ ტვირთი დაიკარგა ან დაზიანდა. არც საქმის მასალებით და არც მიმდინარე სისხლის სამართლის საქმის გამოძიებისას არ არის დადგენილი რა დროს და რა ვითარებაში, როგორ მოხდა ტვირთის დაკარგვა;

4.10. პალატას დადგენილად მიაჩნია ფაქტი, რომ კონკრეტულ შემთხვევაში, შპს „კა-----“ (მოპასუხე) არის ექსპედიტორი, რომლის უფლება-

მოვალეობები და პასუხისმგებლობა მოწესრიგებულია სამოქალაქო კოდექსის მე-15 თავით, 730-743 მუხლებით და მასზე კანონის მოცემული დანაწესიდან გამომდინარე ვერ გავრცელდება გადამზიდველის პასუხისმგებლობის მარეგულირებელი ნორმები, რომლის უფლება-მოვალეობები და პასუხისმგებლობა მოწესრიგებულია სამოქალაქო კოდექსის მე-12 თავით, 668-708 მუხლებით;

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ერთმანეთისგან მიჯნავს და განსხვავებულად არეგულირებს სატრანსპორტო ექსპედიციისა და გადაზიდვა-გადაყვანის ხელშეკრულებებს. კანონმდებელი სატრანსპორტო ექსპედიციას სპეციალურად ცალკე თავით არეგულირებს და ამით სამოქალაქო ბრუნვისათვის მის განსაკუთრებულ მნიშვნელობას უსვამს ხაზს. ექსპედიტორი საკუთარი სახელითა და შემკვეთის ხარჯით მოქმედებს, რაც იმას ნიშნავს, რომ ქონებრივ-სამართლებრივი შედეგები მის მიერ განხორციელებული მოქმედებებისათვის ექსპედიტორს პირდაპირ არ ეხება და ეს შედეგები უშუალოდ შემკვეთის უფლებებსა და ინტერესებზე აისახება. გასაკვირი არაა, რომ კანონმდებელი განსხვავებულად ადგენს ექსპედიტორისა და გადამზიდვისათვის დადგენილ პასუხისმგებლობის სტანდარტსაც, ვინაიდან, აღნიშნული ორი პირის მოვალეობა სატრანსპორტო გადაზიდვაში ფუნქციურად არსებითად განსხვავდება, ექსპედიტორი ვალდებულია, ორგანიზება გაუწიოს გადაზიდვას, მოახდინოს ყველა იმ დოკუმენტაციისა და საბუთის მოპოვება შემკვეთისაგან, რომელიც აუცილებელია საერთაშორისო გადაზიდვებში ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე მისატანად და ინფორმირებული ჰყავდეს შემკვეთი ტვირთის ადგილმდებარეობის შესახებ. თავის მხრივ, გადამზიდველი ვალდებულია კისრულობს, ტვირთი გადაზიდოს ერთი პუნქტიდან მეორე პუნქტში და ამდენად, პასუხისმგებლობა ეკისრება მიბარებული ტვირთის ხარისხისა და ოდენობით იმ დროში ჩატანაზე, როგორი ინსტრუქციაც არსებობს შემკვეთისა და ექსპედიტორისაგან;

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მეთხუთმეტე თავში წარმოდგენილია სატრანსპორტო ექსპედიციის მარეგულირებელი ნორმები. სსკ-ს 730-ე მუხლის თანახმად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განხორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა, გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია. ამავე მუხლის მეორე პუნქტის თანახმად, ექსპედიციის მიმართ გამოიყენება დავალების წესები, თუ ამ თავით სხვა რამ არ გამომდინარეობს. კანონმდებლის მიერ მითითება იმაზე, რომ ექსპედიტორი საქმიანობას ახორციელებს „შემკვეთის ხარჯზე“ მიუთითებს იმაზე, რომ ურთიერთობიდან წარმოშობილი პასუხისმგებლობა ეკისრება შემკვეთს, გარდა იმ შემთხვევისა როდესაც სახეზეა ექსპედიტორის განზრახი ან უხეში გაუფრთხილებლობით გამოწვეული ზიანი;

ანალოგიურად, რეგულირდება საკითხი დავალების შესახებ ნორმების

თანახმად. კერძოდ, სსკ-711 მუხლის გათვალისწინებით, თუ ნებადართულია დავალების გადანდობა მესამე პირისათვის, მაშინ რწმუნებული პასუხს აგებს მხოლოდ იმ ბრალისათვის, რომელიც მას მიუძღვის გადანდობისას ამ პირის შერჩევაში;

აღნიშნული მუხლების ერთიანი ანალიზი ცხადყოფს, რომ იმ შემთხვევებში, როდესაც ექსპედიტორი დავალებას აძლევს მესამე პირს – გადამზიდავს, მას არ შეიძლება დაეკისროს რაიმე პასუხისმგებლობა ტვირთის დაკარგვისათვის, თუ ის ექსპედიტორის ვალდებულებების შესრულებისას არ მოქმედებდა ბრალეულად: უხეში გაუფრთხილებლობით ან განზრახვით;

განსახილველ შემთხვევაში, აპელანტმა ვერ მიუთითა ვერცერთ ფაქტობრივ გარემოებაზე, რომელიც დაადასტურებდა, რომ შპს „კა-----“, როგორც ექსპედიციის ორგანიზატორი მოქმედებდა ბრალეულად, უხეში გაუფრთხილებლობით ან ტვირთის გაუჩინარების ან მოპარვის რაიმე განზრახვა ჰქონდა;

4.11. უდავოა, რომ შპს „კა-----“-სა და შპს „ჯო----- სე----- გ-----“-ს შორის გაფორმდა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის მე-15 თავით გათვალისწინებული სატრანსპორტო ექსპედიციის მომსახურების ხელშეკრულება, რასაც ადასტურებს როგორც აპელანტი მხარე ფაქტობრივ გარემოებებში, ისე საქმეზე წარმოდგენილი მტკიცებულებები. აპელანტის მითითება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლზე თავშეყვანა საფუძველს მოკლებულია, ვინაიდან, ეს მუხლი არეგულირებს იმ შემთხვევებს, როდესაც დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს ან შეუძლებელია ტვირთის მიღება მიმღების მიერ. პალატა მიუთითებს, რომ კანონმდებლის მიერ გამოყენებულ ტერმინებს „მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს“ და „შეუძლებელია ტვირთის მიღება მიმღების მიერ“, ვინაიდან, აქცენტი სწორედ მიმღებზე არის გაკეთებული ანუ ნორმის ფორმულირებიდან თუ ვიმსჯელებთ, კანონი აქ ისეთ შემთხვევებს გულისხმობს, როდესაც სახელშეკრულებო მიზნების მიღწევა/შესრულება მიმღების (შემკვეთის) ბრალით რთულდება ანუ ვერ ხდება ტვირთის მიღება ან ფერხდება ტვირთის მიღების პროცესი თავად მიმღების მხრიდან. ეს მუხლი ექსპედიტორის უფლებების დაცვას ემსახურება მსგავს შემთხვევებში, ვინაიდან, სამართალურთიერთობის ეს ნაწილი არ არის ცალკე მოწესრიგებული სამოქალაქო კოდექსის სატრანსპორტო ექსპედიციის მომწესრიგებელ ნორმებში, განსხვავებით ექსპედიტორის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი ნორმებისა (სამოქალაქო კოდექსის 740-ე, 741-ე და 742-ე მუხლები), სადაც ერთმნიშვნელოვნად და ამომწურავად არის განსაზღვრული ექსპედიტორის პასუხისმგებლობა და პასუხისმგებლობის ფარგლები;

სსკ-ის 737-ე მუხლის მიხედვით, თუ დანიშნულების ადგილას მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს, ან სხვა საფუძველით შეუძლებელია ტვირთის მიღება

მიმღების მიერ, მაშინ ექსპედიტორის უფლებები და მოვალეობები განისაზღვრება გადაზიდვის ხელშეკრულების წესებით. აღნიშნული ნორმა არეგულირებს ერთის მხრივ, ტვირთის გადაზიდვის დამთავრებისას მიმღების მიერ მის მიღებაზე უარის შემთხვევაში წარმოშობილ ურთიერთობებს, ხოლო მეორეს მხრივ („ან სხვა საფუძვლით შეუძლებელია ტვირთის მიღება“), ისეთ ურთიერთობას, როდესაც შეუძლებელია მისგან დამოუკიდებელი გარემოებების/მიზეზით ტვირთის მიღება მიმღების მიერ. აღნიშნული მუხლის შესახებ სამოქალაქო კოდექსის კომენტარში ვკითხულობთ, რომ პრაქტიკაში შეიძლება წარმოიშვას ისეთი სიტუაცია, როცა დანიშნულების ადგილზე ტვირთის გადაზიდვის შემდეგ მიმღები არ ჩაიბარებს ტვირთს ან სხვა საფუძვლით (მაგ. ტვირთის მიღებისას გადაცემა შეუძლებელია ამ სახის ტვირთზე მოცემულ ადგილზე წარმოებული საომარი მდგომარეობის გამო) შეუძლებელია ტვირთის მიღება. თუ არსებობს 737-ე მუხლით გათვალისწინებული მოცემულობა, ამ შემთხვევაში გამოიყენება გადაზიდვის თავით გათვალისწინებული ნორმები, რომლებიც არეგულირებს აღნიშნულ ურთიერთობებს. აღნიშნული ცხადყოფს ნორმის დანიშნულებას, რომ არ დატოვოს ასეთი შემთხვევები სამართლებრივი რეგლამენტაციის და შესაბამისად მოწესრიგების გარეშე, რითაც საფრთხის ქვეშ დგება თავად ექსპედიტორის ინტერესები და სწორედ ამიტომ, კანონმდებელმა ასეთი შემთხვევების სამართლებრივი მოწესრიგებისათვის დაადგინა მითითებითი ნორმა სსკ-ის 737-ე მუხლის სახით, რითაც დაიცვა ექსპედიტორის უფლებები;

აღნიშნული სამართლებრივი ნორმების ანალიზის საფუძველზე, პალატა კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ სამოქალაქო კოდექსის 737-ე მუხლის ჩანაწერიდან გამომდინარე, ექსპედიტორზე არ უნდა გავრცელდეს გადამზიდველის ვალდებულებები და შესაბამისად, შპს „კა-----“-ს არ უნდა დაეკისროს პასუხისმგებლობა ტვირთის დაკარგვის გამო დამდგარი ზიანისათვის;

4.12. ასევე უსაფუძვლოა და ფაქტობრივ/სამართლებრივ საფუძველს მოკლებულია მოსარჩელის მითითება საქმიანი ურთიერთობების შეწყვეტაზე და მიუღებელ შემოსავალზე;

დადგენილია და მხარეებს სადაოდ არ გაუხდიათ ის გარემოება, რომ შპს „-----“ (მოსარჩელემ) 2017 წლის იანვრიდან შეაჩერა საქმიანობა სატრანსპორტო ექსპედიციისა და გადაზიდვების სფეროში და ამ საქმიანობის გაგრძელების მიზნით დააფუძნა შვილობილი კომპანია შპს „ჯ-----“ (ს/კ-----);

დადგენილია, რომ შპს „-----“ საკუთარი სურვილით გადაუხადა ზიანის თანხა ტვირთის გამგზავნს - შპს „დ-----“-ს;

ასეთ პირობებში საქმის არცერთი მტკიცებულებებით არ დასტურდება შპს „-----“-ის საქმიანი რეპუტაციისა და ბიზნეს ურთიერთობების

დაკნინების რეალური ფაქტები, რამაც ზიანი მოუტანა მოსარჩელეს. შესაბამისად, მოსარჩელის აღნიშნული მოთხოვნა მოკლებულია ფაქტობრივ და სამართლებრივ საფუძველს;

სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის პირველი ნაწილის, 411-ე, 412-ე მუხლების ამოსავალი დებულება სწორედ იმაში მდგომარეობს, რომ ანაზღაურებას ექვემდებარება მიუღებელი შემოსავალი ანუ ანაცდური მოგება. სამოქალაქო კოდექსის 411-ე მუხლის მიხედვით, მიუღებლად მიიჩნევა შემოსავალი, რომელიც კრედიტორს არ მიუღია და რომელსაც იგი მიიღებდა მოვალეს რომ ვალდებულება ჯეროვნად შეესრულებინა. განსახილველ შემთხვევაში დადგენილია, რომ შპს „კა-----“-ს (მოპასუხის) მხრიდან ჯეროვნად და კეთილსინდისიერად მოხდა იმ ვალდებულებების შესრულება, რომელიც სახელშეკრულებო ურთიერთობის ფარგლებში აიღო, ხოლო მიუღებელი შემოსავალი სავარაუდო შემოსავალია. ყურადღება უნდა მიექცეს იმას, რამდენად მოსალოდნელი იყო მისი მიღება. მიუღებელი შემოსავალი თავისი ბუნებით გულისხმობს „წმინდა ეკონომიკურ დანაკარგს“, რომელიც ხელშეკრულების მხარემ განიცადა და რომელსაც ადგილი არ ექნებოდა, ხელშეკრულება რომ ჯეროვნად შესრულებულიყო. იმისათვის, რომ შემოსავალი მიუღებლად ჩაითვალოს, მას პირდაპირი და უშუალო კავშირი უნდა ჰქონდეს მოვალის მიერ ვალდებულების დარღვევასთან, რასაც ადგილი არ ქონია. პირდაპირ კავშირში იგულისხმება მოვლენების, მოქმედებისა და დამდგარი შედეგის ის ლოგიკური ბმა, რომელიც არ ტოვებს შემოსავლის მიღების რეალურ შესაძლებლობასთან დაკავშირებული ეჭვის საფუძველს, ეჭვი კი მოცემულ გარეობაში მისი არსებობის ან სამომავლოდ შემოსავლების მიღების შესახებ ძალიან დიდია (იხ. უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება №ას-459-438-2015);

4.13. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 386-ე მუხლის თანახმად, 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 საქმეზე;

იმის გათვალისწინებით, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ სწორად დაადგინა ფაქტობრივი გარემოებები, სწორი სამართლებრივი შეფასება მისცა მათ, რის გამოც სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმით ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით დასაბუთებული გადაწყვეტილება მიიღო. პალატა მიიჩნევს, რომ აღნიშნული გარემოება სსკ-ის 386-ე მუხლის თანახმად, შპს „-----“-ს სააპელაციო საჩივრის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმისა და გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების საფუძველია.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

5.1. შპს „-----“ს სააპელაციო საჩივარი არ უნდა დაკმაყოფილდეს; უცვლელად უნდა დარჩეს ზუგდიდის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 14 აგვისტოს გადაწყვეტილება.

6. საპროცესო ხარჯები

6.1. სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის თანახმად, იმ მხარის მიერ გაღებული ხარჯების გადახდა, რომლის სასარგებლოდაც იქნა გამოტანილი გადაწყვეტილება, ეკისრება მეორე მხარეს, თუნდაც ეს მხარე განთავისუფლებული იყოს სახელმწიფოს ბიუჯეტში სასამართლო ხარჯების გადახდისაგან. თუ სარჩელი დაკმაყოფილებულია ნაწილობრივ, მაშინ მოსარჩელეს ამ მუხლში აღნიშნული თანხა მიეკუთვნება სარჩელის იმ მოთხოვნის პროპორციულად, რაც სასამართლოს გადაწყვეტილებით იქნა დაკმაყოფილებული, ხოლო მოპასუხეს - სარჩელის მოთხოვნათა იმ ნაწილის პროპორციულად, რომელზედაც მოსარჩელეს უარი ეთქვა.

6.2. მოცემულ შემთხვევაში, სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა, შესაბამისად, აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი უნდა დარჩეს ბიუჯეტში.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ

და ა დ გ ი ნ ა:

1. შპს „-----“-ს სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. უცვლელად დარჩეს ზუგდიდის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 14 აგვისტოს გადაწყვეტილება;
3. აპელანტის მიერ სახელმწიფო ბაჟი გადახდილია;
4. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით საქართველოს უზენაეს სასამართლოში, განჩინების მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით, დასაბუთებული განჩინების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის მეშვეობით;
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 ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს განჩინების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება განჩინების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ

ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

თავმჯდომარე

ლაურა მიქავა

მოსამართლეები:

თამარ სვანიძე

ირმა პერანიძე