



**თბილისის სააპელაციო სასამართლო  
გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა  
საქართველოს სახელით**

27 ივნისი, 2018 წელი  
თბილისი

ქ.

**თბილისის სააპელაციო სასამართლო  
სამოქალაქო საქმეთა პალატა  
შემადგენლობა:**

**თავმჯდომარე, მომხსენებელი - გელა ქირია  
მოსამართლეები - გოგიტა თოთოსაშვილი, ლევან გვარამია**

**სხდომის მდივანი – ნანა კაბულაშვილი**

**აპელანტი (მოსარჩელე) - შ-- „-----  
წარმომადგენელი - თ-----**

**მოწინააღმდეგე მხარე (მოპასუხე) - ს-----  
წარმომადგენელი - მ-----**

**დავის საგანი - დარიცხული თანხის გადახდისაგან გათავისუფლება**

**გასაჩივრებული გადაწყვეტილება - თბილისის საქალაქო სასამართლოს  
სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017 წლის 19 დეკემბრის გადაწყვეტილება**

**აპელანტის მოთხოვნა - პირველი ინსტანციის სასამართლოს  
გადაწყვეტილების გაუქმება და ახალი გადაწყვეტილების მიღება**

**2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება**

**გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი**

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017  
წლის 19 დეკემბრის გადაწყვეტილებით შ-- „-----

ის სარჩელი ს- „-----ის” მიმართ, გაუქმდეს მოპასუხის მიერ მოსარჩელესთვის გადამეტვრითზე დარიცხული 45 940 ლარის გადახდის ვალდებულება, არ დაკმაყოფილდა.

## **დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით**

### **უდავო ფაქტობრივი გარემოებები**

**2.1.** 2014 წლის პერიოდში ს- „ს-----ა“ ახორციელებდა შ- „-----ის ტვირთის ლოკალურ გადაზიდვებს (ს/ფ 15-228, ზედნადებები);

### **სადავო ფაქტობრივი გარემოებები**

**2.2.** 2014 წლის განმავლობაში მოსარჩელის სასარგებლოდ მოპასუხის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვებში მოსარჩელის მხრიდან ადგილი ჰქონდა გ-----ას.

სასამართლომ გაიზიარა აღნიშნულთან დაკავშირებით მოპასუხის განმარტება და შესაბამისი გარემოებების დასადასტურებლად მის მიერ წარდგენილი მტკიცებულებები, მათ შორის საგზაო უწყისები. ს- „ს-----ამ“ 2--- წლის 20 აგვისტოს, 14 სექტემბერს და 29 სექტემბერს წერილით მიმართა მოსარჩელეს და მოსთხოვა გადამეტვრითზე გადაზიდვის ღირებულების საფასურის გადახდა (ს/ფ 229-238, წერილები);

ს----- კოდექსის მე-2 მუხლის „ე“ ქვეპუნქტის თანახმად, „გ-----“ წარმოადგენს ს----- სატრანსპორტო საშუალებაში დადგენილ ნორმაზე მეტი ოდენობით ჩატვირთული ტვირთი.

**2.3.** მოსარჩელეს არასწორად ჰქონდა შეტანილი ტვირთის გადაზიდვის საგზაო უწყისებში ტვირთამწეობის მაჩვენებელი.

ს----- კოდექსის მე-15 მუხლის პირველი ნაწილი განსაზღვრავს, რომ გადასაზიდად ტვირთის წარდგენისას ტ-----ს მიერ ზედნადებში აღნიშნული უნდა იქნეს მისი მასა, რომელიც განისაზღვრება აწონვით, ტრაფარეტით, სტანდარტით, გაანგარიშებით, აზომვით ან პირობითად. აკრძალულია ტვირთის მასის განსაზღვრა გაანგარიშებით ან აზომვით, თუ მის დატვირთვას ვაგონის (კონტეინერის) მთლიან ტევადობამდე შეიძლება მოჰყვეს ვაგონის (კონტეინერის) დასაშვები ტვირთამწეობის გადამეტება.

მოცემულ შემთხვევაში სასამართლომ უდავო გარემოებად მიიჩნია, რომ სწორედ მოსარჩელის მიერ ხდებოდა საგზაო უწყისების შევსება და მონაცემების შეყვანა.

სასამართლომ უურადლება გაამახვილა საქმეში მოპასუხის მიერ წარდგენილ საგზაო უწყისზე (ს/ფ 502), რომელიც ასევე შევსებულია მოსარჩელის მიერ 2---წელს და როგორც მასშია მითითებული ვაგონზე №----- ტვირთამწეობა შეადგენს 22.9-ს. მაშინ როდესაც სარჩელზე თანდართული, მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილ და ასევე მის მიერვე შევსებულ ტვირთის გადაზიდვის საგზაო უწყისში სადაო პერიოდში იგივე ვაგონის ტვირთამწეობად მითითებული აქვს 24 (ს/ფ 364).

სასამართლოს განმარტებით, აღნიშნული უდაოდ ადასტურებს და აშკარაა, რომ მოსარჩელის მიერ ერთდაიგივე ვაგონის ტვირთამწეობად სხვადასხვა პერიოდში სხვადასხვა მონაცემია მითითებული საგზაო უწყისში. ეს კი თავის მხრივ უდაოდ ადასტურებს მის მიერ შესაბამის საგზაო უწყისებში შესაბამისი ინფორმაციის როგორც შეგნებულად, განზრახ არასწორად შეყვანას, ისე გ-----ს არსებობის ფაქტობრივ გარემოებას.

სხვა ვაგონებთან დაკავშირებით მართალია არ არის წარმოდგენილი იმის დამადასტურებელი მტკიცებულება, რომ ერთსადაიმაც ვაგონში სხვადასხვა ტვირთამწეობის მასაა მითითებული მოსარჩელის მიერ სხვადასხვა პერიოდში, მაგრამ არც საპირისპირო დოკუმენტი წარმოუდგენია თავად მოსარჩელეს, რომლის სამტკიცებელ გარემოებას წარმოადგენს ის, რომ მისი მხრიდან ადგილი არ ჰქონია როგორც გ-----ას, ისე საგზაო უწყისებში მონაცემების არასწორად შეყვანას.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 102-ე მუხლის მიხედვით, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს. ამ გარემოებათა დამტკიცება შეიძლება თვით მხარეთა (მესამე პირთა) ახსნა-განმარტებით, მოწმეთა ჩვენებით, ფაქტების კონსტატაციის მასალებით, წერილობითი თუ ნივთიერი მტკიცებულებებითა და ექსპერტთა დასკვნებით. საქმის გარემოებები, რომლებიც კანონის თანახმად უნდა დადასტურდეს გარკვეული სახის მტკიცებულებებით, არ შეიძლება დადასტურდეს სხვა სახის მტკიცებულებებით.

ზემოდასახელებული მუხლის ანალიზი ცხადყოფს, რომ კანონით გათვალისწინებულია თითოეული მხარის ვალდებულება მიუთითოს სასარჩელო მოთხოვნა, ფაქტები და წარმოადგინოს დასახელებული ფაქტის დამადასტურებელი კანონით გათვალისწინებული მტკიცებულებები. სწორედ დასახელებული წარმოადგენს სამოქალაქო საპროცესო სამართალში დისპოზიციურობისა და შეჯიბრებითობის პრინციპის გამოვლინებას. ამავე დროს, სამოქალაქო საპროცესო კოდექსით განსაზღვრულია სასამართლოს მიერ მტკიცებულების შეფასების სტანდარტი, რაც ფორმულირებულია დასახელებული კოდექსის 105-ე მუხლში. მტკიცებულებები გამოკვლეულ უნდა იქნას სრული და ობიექტური განხილვის გონივრული განსჯის

შედეგად, რა დროსაც სასამართლოს მათი ერთობლიობაში შესწავლისა და ურთიერთშეჯერების შედეგად უყალიბდება შინაგანი რწმენა საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე გარემოებების არსებობა-არარსებობის თაობაზე.

#### **2.4. მოსარჩელეს მოპასუხის სასარგებლოდ ეკისრება ვაგონ-ცისტერნებში ზედმეტი ტვირთის გადაზიდვის საფასურის გადახდა, რაც შეადგენს 45 940.90 ლარს.**

ს- „ს-----ის“ 20.08.2--- წლის წერილით (წერილის N----) მოსარჩელეს ეცნობა ზემოაღნიშნული დავალიანების დარიცხვის თაობაზე და თანხის ოდენობის დასადასტურებლად მოპასუხემ წერილს დაურთო კალკულაცია. თანხის ოდენობასთან დაკავშირებით, საპირისპირო მტკიცებულება მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია.

მოპასუხე განმარტავდა, რომ სადაო თანხის დარიცხვის საფუძველს, ასევე, წარმოადგენს ს----- კოდექსის 64-ე მუხლის შესაბამისად მიღებული ს- „ს-----ის“ სატვირთო გადაზიდვების ტარიფები და დამატებითი საფასურები, რომელიც განთავსებულია მის ვებ-გვერდზე. მოპასუხისვე განმარტებით, სარევიზიო ცენტრს სახელმძღვანელოდ აღებული აქვს ს-----ის ელექტრონულ ბაზაში რეგისტრირებული თანამეგობრობის ქვეყნების ვაგონ-ცისტერნების ტვირთამწეობის შესახებ არსებული მონაცემები, ყველა პარამეტრის გათვალისწინებით, რომელსაც ადარებს სარევიზიო პერიოდის წლებში შედგენილ საგზაო უწყისების შესაბამის გრაფებში გაკეთებულ ვაგონების ტვირთამწეობის შესახებ ჩანაწერებს და მათი შეუსაბამობით აკეთებს დასკვნას წარსულში გ-----ის ფაქტების არსებობის შესახებ.

მოსარჩელის სამტკიცებელ გარემოებას წარმოადგენს, რომ მის მიერ გადაზიდული ტვირთის ოდენობა შესაბამისობაში იყო ვაგონ-ცისტერნების ფაქტობრივ ტვირთამწეობასთან.

სასამართლომ მიუთითა, რომ აღნიშნულის დამადასტურებელი მტკიცებულება მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია. უფრო მეტიც, საქმეში წარმოდგენილი საგზაო უწყისები, კერძოდ ს.ფ. 502 და ს.ფ. 364-ზე არსებული საგზაო უწყისები უდაოდ ადასტურებენ, რომ ადგილი ჰქონდა გ-----ას და მოსარჩელის მიერ შესაბამისი მონაცემების არასწორად შეყვანას საგზაო უწყისებში.

სასამართლო ყურადღება გაამახვილა იმ მტკიცებით სტანდარტზე, რაც განსაზღვრულია ს-კ-ის 102-ე მუხლით, კერძოდ, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს ის გარემოებები, რაზეც ამყარებს თავის მოთხოვნას. ეს არის უნივერსალური მიდგომა მტკიცების ტვირთის განაწილების მიმართ. ამდენად, დისპოზიციურობის და ხსენებული ნორმის საფუძველზე

სასამართლოს დადასტურებულად მიაჩნია მოპასუხის მიერ მითითებული გარემოებები, შესაბამისი მტკიცებულების საფუძველზე და იმის გათვალისწინებით, რომ მოსარჩელემ ვერ მოახდინა მის მიერ მითითებული ფაქტობრივი გარემოებების დამადასტურებელი სარწმუნო მტკიცებულებების სასამართლოსათვის წარმოდგენა.

**2.5. სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოპასუხის მოთხოვნა მოსარჩელისათვის მის სასარგებლოდ გადაზიდვის ღირებულების საფასურის - 45 940.90 ლარის დაკისრების ნაწილში არ არის ხანდაზმული.**

ს----- კოდექსის 51-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, ვაგონის (კონტეინერის) ტვირთამწეობის გადამეტებისათვის ტ----- რ----- უხდის ზედმეტი ტვირთის გადაზიდვის საფასურს ხუთმაგი ოდენობით. ამავე კოდექსის 64-ე მუხლი კი განსაზღვრავს, რომ მარეგულირებელი ორგანოს მიერ ს----- ტრანსპორტში სატარიფო უფლებამოსილების განხორციელებამდე რ----- დამოუკიდებლად აწესებს მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის, ბარგის, ტვირთბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის ტარიფებსა და დამატებით საფასურებს.

მოცემულ შემთხვევაში ს-----ის მიერ მოხდა თანხის დარიცხვა მოსარჩელეზე, რის ანაზღაურებაზეც მოსარჩელემ უარი განაცხადა ორი მოტივით. კერძოდ, ერთი მიზეზი არის მოთხოვნის უსაფუძვლობა, ხოლო მეორე მიზეზი - მოთხოვნის ხანდაზმულობა.

სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ს- „ს-----ის“ მოთხოვნა თანხის დაკისრების თაობაზე არის საფუძვლიანი. როგორც უკვე აღინიშნა სასამართლოს მიერ, მოსარჩელეს არასწორად ჰქონდა შეტანილი ტვირთის გადაზიდვის საგზაო უწყისებში ტვირთამწეობის მაჩვენებელი. აღნიშნული არასწორი მონაცემები მას რომ არ შეჰქონდა განზრახ თუ უხეში გაუფრთხილებლობით, სასამართლოს ვერ დაუდასტურა. მნიშვნელოვანია, რომ არასწორად შეყვანილი მონაცემებით ხდებოდა საგზაო უწყისის შევსება, რამაც გამოიწვია გ-----ა. მოსარჩელის მიერ, 2--- წელს, ანუ მისი დაჯარიმების თაობაზე ინფორმაციის მიღების შემდეგ, შესაბამისი მონაცემების შეტანა ხდებოდა სწორად. ის, რომ მან არ იცოდა შესაბამისი ვაგონების ტვირთამწეობის შესახებ, ან რომ არ შეიძლებოდა ცოდნოდა აღნიშნულის თაობაზე, მას არ დაუდასტურებია. ამასთან, მას სწორედაც რომ უნდა ჰქონოდა შესაბამისი ინფორმაცია იმ ვაგონების ტვირთამწეობის შესახებ, რომელთაც ის იყენებდა საკუთარი ტვირთის გადასაზიდად. მას შესაბამისი პასუხისმგებლობისაგან ვერ გაათავისუფლებს ის გარემოება, რომ მოპასუხემ მას თითოეულ კონკრეტულ შემთხვევაში არ შეუდგინა კომერციული აქტი და რომ მოპასუხეს შეეძლო აღნიშნულის თაობაზე

ინფორმაცია მიეღო კონკრეტული გადაზიდვების განხორციელებისას, თუ შეამოწმებდა საგზაო უწყისებს ვაგონებზე მითითებულ ტვირთამწეობასთან.

სასამართლომ განმარტა, რომ მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია იმის დამადასტურებელი მტკიცებულება, რომ ვაგონებზე მითითებული იყო მისი ტვირთამწეობა. თუმცა, ასეთის წარმოუდგენის შემთხვევაში ეს კიდეც ერთხელ იქნებოდა სწორედ იმის დამადასტურებელი, რომ მას სწორედ რომ განზრახ თუ არა, უხეში გაუფრთხილებლობით მაინც შეჰყავდა არასწორი მონაცემები საგზაო უწყისებში. იმის დამადასტურებელი მტკიცებულება, რომ ვაგონებზე იგივე ტვირთამწეობა იყო მითითებული რაც მის მიერ იყო შეტანილი სადაო პერიოდში შევსებულ საგზაო უწყისებში, მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია. უფრო მეტიც, როგორც აღინიშნა ს/ფ 502-ზე და ს/ფ 364-ზე წარმოდგენილი საგზაო უწყისები სწორედ რომ საპირისპიროს ამტკიცებენ.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლის შესაბამისად, ამ თავში მოწესრიგებული გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ამავე მუხლის „გ“ ქვეპუნქტით კი, ხანდაზმულობის ვადის დენა ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში (გარდა ამ მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულისა) იწყება გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ.

სასამართლომ მიუთითა, რომ მოცემულ შემთხვევაში, მხარეთა შორის არსებული ურთიერთობა გამომდინარეობს გადაზიდვის სამართალურთიერთობიდან და ხანდაზმულობის საკითხიც სწორედ ამ თავით გათვალისწინებული სპეციალური ნორმის მიხედვით უნდა მოწესრიგდეს. სასამართლომ არ გაიზიარა მოსარჩელის მოსაზრება იმასთან დაკავშირებით, რომ სახეზეა 1 წლიანი ხანდაზმულობის გავრცელების წინაპირობები. როგორც უკვე აღინიშნა, საგზაო უწყისებში ტვირთამწეობის მასა არასწორად შეჰყავდა მოსარჩელეს და მის მიერ მონაცემების არასწორად შეყვანა რომ არ იყო გამოწვეული განზრახი ან უხეში გაუფრთხილებლობით, აღნიშნული არათუ ვერ დაადასტურა მხარემ, მან სარწმუნოდაც ვერ მიუთითა სასამართლოს ამის თაობაზე. შესაბამისად, სასამართლოს მოსაზრებით, სადავო ურთიერთობაზე უნდა გავრცელდეს ხანდაზმულობის 3 წლიანი ვადა, რაც თავის მხრივ გამორიცხავს მოთხოვნის ხანდაზმულობას. აღნიშნულის გათვალისწინებით, სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოსარჩელის მოთხოვნა უსაფუძვლოა და ის ვერ გათავისუფლდება იმ ვალდებულების შესრულებისგან, რაც მას ეკისრება შესაბამისი გარემოებების გათვალისწინებით.

**დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით**

**2.6.** სასამართლომ მიუთითა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე, 672-ე, 674-ე, 675-ე, 676.3, 677-ე მუხლებზე, ასევე ს----- კოდექსის მე-2 მუხლის „ა“ და „ზ“ ქვეპუნქტებზე, ამავე კოდექსის მე-12, მე-14, მე-15 მუხლებზე და განმარტა, რომ მოპასუხე სადავო 2014 წლის განმავლობაში ახორციელებდა მოსარჩელის ტვირთის ადგილობრივ გადაზიდვას, რაც დასტურდება წარმოდგენილი საგზაო უწყისებით. სასამართლომ მხარეთა შორის არსებული სამართალურთიერთობის ფარგლებში დადგენილად მიიჩნია, რომ მოსარჩელის მხრიდან ადგილი ჰქონდა საგზაო უწყისებში მონაცემების შეტანას, სადაც ასევე ფიქსირდებოდა გადასაზიდი ტვირთის წონა, თუმცა, მათი მხრიდან არ იყო დაცული ვაგონის მაქსიმალური ტვირთამწეობის პარამეტრები და მონაცემების შეტანაც ხორციელდებოდა არასწორად. მოსარჩელეს არც იმაზე მიუთითებია, რომ მისი მხრიდან ადგილი ჰქონდა გადამზიდველის მიმართ ტვირთის რაოდენობის შემოწმების მოთხოვნას. ტვირთის რაოდენობის/წონის შემოწმების ვალდებულება საკუთარი ინიციატივით კი მოპასუხეს არ აკისრია.

ს----- კოდექსის 51-ე მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, ვაგონის (კონტეინერის) ტვირთამწეობის გადამეტებისათვის ტ----- რ----- უხდის ზედმეტი ტვირთის გადაზიდვის საფასურს ხუთმაგი ოდენობით.

ამავე კოდექსის 64-ე მუხლის კი განსაზღვრავს, რომ მარეგულირებელი ორგანოს მიერ ს----- ტრანსპორტში სატარიფო უფლებამოსილების განხორციელებამდე რ----- დამოუკიდებლად აწესებს მგზავრთა გადაყვანის, ტვირთის, ბარგის, ტვირთ ბარგისა და ფოსტის გადაზიდვის ტარიფებსა და დამატებით საფასურებს.

სასამართლომ არ გაიზიარა მოსარჩელის წარმომადგენლის განმარტება იმასთან დაკავშირებით, რომ მის მიერ არასწორი მონაცემების შეტანის შემთხვევაში, ს- „ს-----ა“ იყო ვალდებული გამოეწერა კომერციული აქტები, რომ იგი, ასევე, ვალდებული იყო გადაზიდვის დაწყებამდე შეემოწმებინა საგზაო უწყისებში მითითებული მონაცემები ვაგონზე მითითებულ მონაცემებთან.

ს----- კოდექსის 52-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, გარემოებები, რომლებიც ს----- მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველს წარმოადგენს, დასტურდება კომერციული, ტექნიკური და საერთო ფორმის აქტებით. ამავე მუხლის მე-2 ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტი კი განსაზღვრავს, რომ კომერციული აქტი დგება იმ შემთხვევაში, როდესაც დასტურდება გადაზიდვის დოკუმენტებში აღნიშნულ მონაცემებთან ტვირთის, ბარგის, ტვირთ-ბარგის სახელწოდების, მასის ან სატვირთო ადგილების რაოდენობის შეუსაბამობა. ამავე მუხლის მე-11 ნაწილით, რ----- ვალდებულია შეადგინოს კომერციული აქტი, თუ მან თვითონ გამოავლინა ამ

მუხლში ჩამოთვლილი გარემოებანი თუ ამ გარემოებათაგან თუნდაც ერთი აღნიშნა ტვირთის, ბარგის ან ტვირთ-ბარგის მიმღებმა. ხოლო მე-12 ნაწილი კი ადგენს, რომ რ-----ს სადგურის მიერ კომერციული აქტის შედგენაზე უარის თქმის ან არასწორად შედგენის შემთხვევაში ტვირთმიმღებს უფლება აქვს, ამის თაობაზე წერილობითი განცხადება წარუდგინოს რ-----ს. მე-14 ნაწილით, ტვირთმიმღების მოთხოვნით, რ-----ს სადგური ვალდებულია 3 დღის განმავლობაში გასცეს კომერციული აქტი.

სასამართლოს მითითებით, მოცემულ შემთხვევაში, მოსარჩელე აპელირებს მოპასუხის ვალდებულებაზე კომერციული აქტის შედგენასთან დაკავშირებით გადაზიდვის განხორციელებისთანავე, თუმცა, არ არის იმის დამადასტურებელი მტკიცებულება წარმოდგენილი, რომ მან ამ პრეტენზიით მიმართა რ-----ს. შესაბამისად, სასამართლომ არ გაიზიარა მოსარჩელის განმარტება ამ კუთხით, რამდენადაც არ არსებობს მოპასუხის ვალდებულება მხოლოდ უშუალოდ გადაზიდვის განხორციელებისას შეადგინოს კომერციული აქტი და რომ მას არ ჰქონდეს იმის უფლებამოსილება შემდეგ გადაამოწმოს შესაბამისი მონაცემები და ამის შემდეგ შეადგინოს კომერციული აქტი.

**2.7.** საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლის შესაბამისად, ამ თავში მოწესრიგებული გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ამავე მუხლის „გ“ ქვეპუნქტით კი, ანდაზმულობის ვადის დენა ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში (გარდა ამ მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულის) იწყება გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ.

სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოცემულ შემთხვევაში გამოყენებულ უნდა იქნეს ხანდაზმულობის 3 წლიანი და არა 1 წლიანი ვადა. მოპასუხე უთითებდა მოსარჩელის მხრიდან უხეში გაუფრთხილებლობის ფაქტზე და ის, რომ აღნიშნულს ადგილი არ ჰქონია, არ დასტურდება მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი არც მტკიცებულებებით და არც ახსნა-განმარტებებით. ყოველივე აღნიშნულის გათვალისწინებით, სასამართლომ მიიჩნია, რომ ს-„ს-„-----ის“ მოთხოვნა არ არის ხანდაზმული და შესაბამისად, არც იმის სამართლებრივი საფუძველი არსებობს, რომ მოსარჩელე გათავისუფლდეს ვალდებულების შესრულებისგან.

### **3. სააპელაციო საჩივრის ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები:**

**3.1.** ს-„-----ის“ მოთხოვნა მოსარჩელის მიმართ ტვირთგადამეტობის ნაწილში არის ხანდაზმული, რამდენადაც მსგავს

ვითარებაში ხანდაზმულობის საკითხი უნდა გადაწყდეს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლის შესაბამისად. სასამართლოს მსჯელობა იმის თაობაზე, რომ სახეზეა აპელანტის მხრიდან უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევა, არ არის სათანადოდ არგუმენტირებული და მოცემულ შემთხვევაზე უნდა გავრცელდეს 1 წლიანი და არა 3 წლიანი ხანდაზმულობის ვადა.

აპელანტი მიუთითებს, რომ მის მხრიდან ადგილი არ ჰქონია შეგნებულად უზუსტო, არასრული მონაცემის შეტანას ზედნაძებში, რადგან ზედნაძებში ზუსტად გადმოტანილი იქნა ის მონაცემები, რაც დაფიქსირებული იყო აზერბაიჯანიდან საქართველოში ტვირთის შემოსვლისას თანმხლებ დოკუმენტაციაში.

ამასთან, ს----- მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობის საფუძველი დადასტურებული უნდა იქნეს კომერციული აქტით, რომელიც შედგენილი უნდა იქნეს ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაზე, რაც მოცემულ შემთხვევაში არ განხორციელებულა.

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

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. ამავე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად, სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით.

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

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 390-ე მუხლის საფუძველზე სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, რომლითაც საქმე ხელმეორედ არ წყდება არსებითად, მიიღება განჩინების ფორმით. განჩინება სამოტივაციო ნაწილის ნაცვლად უნდა შეიცავდეს მოკლე დასაბუთებას გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების ან უცვლელად დატოვების შესახებ.

#### **ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება**

**4.1. სააპელაციო პალატა დადგენილად მიიჩნევს შემდეგ ფაქტობრივ გარემოებებს:**

2014 წლის პერიოდში ს- „ს-----ა“ ახორციელებდა შ- „-----  
-----ის ტვირთის ლოკალურ გადაზიდვებს.

2014 წლის განმავლობაში აპელანტის სასარგებლოდ მოწინააღმდეგე მხარის მიერ განხორციელებულ გადაზიდვებში აპელანტის მხრიდან ადგილი ჰქონდა გ-----ას.

ს- „ს-----ამ“ 2--- წლის 20 აგვისტოს, 14 სექტემბერს და 29 სექტემბერს წერილით მიმართა აპელანტს და მოსთხოვა გადაზიდვის ღირებულების საფასურის გადახდა, რაც გამოწვეული იყო გ-----თ.

აპელანტი სადაოდ არ ხდის, რომ ადგილი ჰქონდა გ-----ას და არც ამ ტვირთის გადაზიდვისთვის გათვალისწინებული/დარიცხული თანხის ოდენობას, თუმცა მიიჩნევს, რომ თითოეულ ფაქტზე კომერციული აქტის შეუდგენლობით ფაქტიურად გამოირიცხა მისი ბრალეულობა გ-----თ წარმოშობილ ზიანზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე მიიჩნევს, რომ მოცემულ სადავო სამართალურთიერთობაზე უნდა გავრცელდეს 699-ე მუხლით გათვალისწინებული ერთწლიანი ხანდაზმულობის ვადა.

დავის სწორად გადაწყვეტის მიზნით სააპელაციო პალატის კვლევის საგანს წარმოადგენს ის გარემოება ჰქონდა თუ არა ადგილი საგზაო უწყისებში განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით არასწორი მონაცემების შეტანას, რამაც განაპირობა გ-----ა.

**4.2. პალატა დადასტურებულად მიიჩნევს, რომ აპელანტის მხრიდან ადგილი ჰქონდა საგზაო უწყისებში განზრახ არასწორი მონაცემების შეტანას, რამაც განაპირობა გ-----.**

ს----- კოდექსის მე-2 მუხლის „ე“ ქვეპუნქტის თანახმად, „გ-----  
-----“ წარმოადგენს ს----- სატრანსპორტო საშუალებაში დადგენილ ნორმაზე მეტი ოდენობით ჩატვირთული ტვირთს.

დადგენილია და მხარეთა დავას არ იწვევს, რომ ტვირთის გადაზიდვის საგზაო უწყისებში გ-----ს მიერ შეტანილ იქნა ტვირთამწულობის არასწორი მაჩვენებელი.

პალატა მიუთითებს, რომ ს----- კოდექსის მე-15 მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, სწორედ გ-----ა პასუხისმგებელი გადასაზიდად ტვირთის წარდგენისას ზედნადებში (საგზაო უწყისში) ზუსტად მიუთითოს გადასაზიდი ტვირთის მასა და ვაგონის (კონტეინერის) საერთო

ტვირთამწეობა. ამავე კოდექსის მე-12 მუხლის მე-7 ნაწილის თანახმად, ტ-----  
----- პასუხს აგებს მის მიერ ან მისი მოთხოვნით ზედნადებში შეტანილი  
მონაცემების სისწორეზე, ზედნადებში არასწორი ან არასრული მონაცემების  
აღნიშვნის გამო წარმოშობილი ზიანისათვის...

აღნიშნულიდან გამომდინარე საფუძველს მოკლებულია აპელანტის  
პრეტენზიები, რომლითაც გამორიცხავს საკუთარ პასუხისმგებლობას, რომ ის  
არ წარმოადგენს არც ვ-----ს მწარმებელ-მესაკუთრეს და არც ვაგონ-  
ცისტერნებში აირის ჩამტვირთავ პირს, შესაბამისად, არ შეეძლო ცოდნოდა ამ  
სახის ვაგონების ზუსტი ტვირთამწეობის შესახებ და საგზაო უწყისებში  
მითითებული მონაცემები გადმოჰქონდა თანმხლები დოკუმენტაციიდან.  
პალატა აღნიშნავს, რომ მოცემულ შემთხვევაში განმსაზღვრელია ის, რომ  
სწორედ აპელანტი წარმოადგენს ტ-----ს და მისი უფლებამოსილი  
წარმომადგენლისთვის, ტვირთის გაგზავნისას, ცნობილი იყო ტვირთის  
გადაზიდვასთან დაკავშირებით ს-----ზე მოქმედი წესები და  
რეგულაციები. ამასთან, ტ----- უფლებამოსილი იყო მოეთხოვა  
გადამზიდისთვის როგორც ვაგონის ტვირთამწეობის ისე ტვირთის მასის  
შემოწმება, რაც არ განუხორციელებია, ხოლო თვით გადამზიდავს, ტვირთის  
მიღებისას მისი რაოდენობის/წონის შემოწმების ვალდებულება საკუთარი  
ინიციატივით არ გააჩნია.

ამასთან, პალატა ვერ გაიზიარებს აპელანტის მითითებას, რომ მის მხრიდან  
ადგილი არ ჰქონია შეგნებულად უზუსტო, არასრული მონაცემის შეტანას  
ზედნადებში. პალატა აღნიშნავს, რომ გადამზიდავის მიერ გ-----ს 187  
შემთხვევის გამოვლენასთან დაკავშირებით საქმეში წარმოდგენილი ტ-----  
-----ს მიერ შედგენილი საგზაო უწყისებში (იხ. ს/ფ 276-473), ვ-----ს  
ტვირთამწეობად ძირითადად მითითებულია 25 ტონა, ხოლო იმ  
შემთხვევებში, როდესაც ტვირთის მასა აღემატებოდა 25 ტონას,  
ტვირთამწეობად შესაბამისად მითითებულია 26 და 27 ტონა (მაგალითისთვის  
იხ. 281, 319-322, 326). დოკუმენტაციის შემოწმებისას გადამზიდავმა მის ხელთ  
არსებული ელექტრონული ბაზის მეშვეობით გადაამოწმა თანამეგობრობის  
ქვეყნების ვაგონ-ცისტერნების ტვირთამწეობის შესახებ არსებული  
მონაცემები და დაადგინა, რომ რეალური ტვირთამწეობა იყო 22,9 ტონა.  
შესაბამისად, გამოვლინდა გ----- და 2--- წლის 20 აგვისტოს წერილით  
ტ-----ს ეცნობა დამატებითი თანხების დარიცხვის თაობაზე (იხ. ს/ფ 229).  
ამის შემდეგ, ტ----- ვ-----ს ტვირთამწეობის გრაფაში უკვე  
უთითებდა 22,9 ტონას. მაგალითისთვის 2014 წლის მარტის თვეში №-----  
ვაგონ-ცისტერნაზე შედგენილ საგზაო უწყისში ტვირთამწეობად  
მითითებული იქნა 24 ტონა, რადგან ტვირთის მასა შეადგენდა 23,7 ტონას,  
ხოლო 2--- წლის სექტემბრის თვეში ამავე ვაგონ-ცისტერნაზე შედგენილ  
საგზაო უწყისში ტვირთამწეობად მითითებულია 22,9 ტონა (იხ. ს/ფ 364, 502).  
ყოველივე აღნიშნული ადასტურებს სწორედ შეგნებულად და განზრახ

არსწორი მონაცემების შეტანას საგზაო უწყისში, რამაც განაპირობა გ-----  
---.

#### **4.3. სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს აპელანტის არგუმენტს იმის თაობაზე, რომ ყოველ ცალკეულ შემთხვევაზე კომერციული აქტის შეუდგენლობა გამოირიცხავს მის პასუხისმგებლობას.**

კომერციული აქტის და მის მნიშვნელობასთან დაკავშირებით მოცემული დავის გადაწყვეტისთვის, პალატა აღნიშნავს, რომ ს----- კოდექსის 52-ე მუხლის თანახმად, აქტები აფიქსირებენ და ადასტურებენ ფაქტობრივ გარემოებებს, რომლებიც შესაძლოა საფუძვლად დაედოს ს----- მიმოსვლის მონაწილეთა პასუხისმგებლობას. აქტები და მათ შორის კომერციული აქტი დგება უშუალოდ ტვირთის მიღება-გადაზიდვა-ჩაბარების პროცესში, შესაბამისი საფუძვლის არსებობისას და მას ხელმოწერით ადასტურებენ გადაზიდვაში მონაწილე მხარეები. მოცემულ შემთხვევაში, ვაგონ-ცისტერნების ტვირთამწეობის შესახებ მონაცემების შეუსაბამობა და გ----- გამოვლინდა გადამზიდვის მიერ ტვირთის გადაზიდვიდან ერთი წლის შემდეგ, მასთან დაცული დოკუმენტაციის შესწავლის გზით და ამ პროცესში არ მონაწილეობდნენ ს----- მიმოსვლის სხვა მხარეები. შესაბამისად, ცალმხრივი შემოწმების შედეგები ვერც ხელმოწერილი იქნებოდა ს----- მიმოსვლის სხვა მონაწილეთა მიერ. ამდენად, ასეთი შემთხვევებისთვის კომერციული აქტის შედგენა კანონით გათვალისწინებული არ არის. პრეტენზიის მქონე მხარეს უფლება აქვს ს----- კოდექსის მე-7 თავით გათვალისწინებული წესების დაცვით საპრეტენზიო განცხადებით მიმართოს ს-----ს, რომელიც ვალდებულია განიხილოს და შეისწავლოს გამოთქმული პრეტენზიები და მიღებული გადაწყვეტილების შესახებ აცნობოს განმცხადებელს. აღნიშნული უფლება აპელანტის მიერ რეალიზებული იქნა, მან მიმართა გადამზიდვს საპეტენზიო განცხადებით და მიიღო დასაბუთებული პასუხი, რომლითაც არ დაკმაყოფილდა მისი მოთხოვნა დამატებითი თანხების გადახდისაგან გათავისუფლების შესახებ. ამასთან, იმ პირობებში, როდესაც აპელანტი არ ხდის სადაოდ გ-----ს ფაქტს, რაც არის პასუხისმგებლობის საფუძველი და დარიცხული თანხის გაანგარიშების მართებულობას, არარელევანტურია კომერციული აქტის შეუდგენლობაზე აპელირება.

#### **4.4. გადამზიდვის მოთხოვნა გ-----ს გამო გადაზიდვის ღირებულების საფასურის - 45 940.90 ლარის დაკისრების ნაწილში არ არის ხანდაზმული.**

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 699-ე მუხლის შესაბამისად, ამ თავში მოწესრიგებული გადაზიდვებიდან გამომდინარე უფლებების ხანდაზმულობის ვადა არის ერთი წელი. განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობისას ეს ვადა შეადგენს სამ წელს. ამავე მუხლის „გ“

ქვეპუნქტით კი, ხანდაზმულობის ვადის დენა ყველა სხვა დანარჩენ შემთხვევაში (გარდა ამ მუხლის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტებით გათვალისწინებულის) იწყება გადაზიდვის ხელშეკრულების დადების დღიდან სამი თვის გასვლის შემდეგ.

განსახილველ შემთხვევაში, პალატა არ იზიარებს აპელანტის მოსაზრებას იმასთან დაკავშირებით, რომ სახეზეა 1 წლიანი ხანდაზმულობის გავრცელების წინაპირობები. როგორც ზემოთ აღინიშნა ტ-----ნს შეგნებულად და განზრახ შეჰქონდა საგზაო უწყისებში ტვირთამწეობის არასწორი მონაცემები, შესაბამისად, სადავო სამართალურთიერთობაზე უნდა გავრცელდეს ხანდაზმულობის 3 წლიანი ვადა, რაც თავის მხრივ გამორიცხავს მოთხოვნის ხანდაზმულობას. სადავო გადაზიდვებს ადგილი ჰქონდა 2014 წელს, ხოლო დარიცხვა განხორციელდა 2--- წლის აგვისტოს თვეში.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ სწორად იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 668-ე, 672-ე, 674-ე, 675-ე, 676.3, 677-ე მუხლებით, ასევე ს----- კოდექსის მე-2, მე-12, მე-14, მე-15, 51.2, 52-ე, 64-ე მუხლებით, სწორი სამართლებრივი შეფასება მისცა სადავო სამართალურთიერთობას და სწორად გადაწყვეტა დავა.

## **5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა**

პალატას მიაჩნია, რომ სააპელაციო საჩივარში მითითებული გარემოებები არ ქმნის სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებულ შემადგენლობას და, შესაბამისად, გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების პროცესუალურ-სამართლებრივ საფუძვლებს, ამდენად, პალატა ეთანხმება გასაჩივრებულ გადაწყვეტილებას და მიაჩნია, რომ იგი უცვლელად უნდა იქნეს დატოვებული.

## **6. საპროცესო ხარჯები**

აპელანტის მიერ სააპელაციო საჩივარზე სახელმწიფო ბაჟი გადახდილია.

### **სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ და ა ა დ გ ი ნ ა:**

1. „----- - ის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. უცვლელი დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017 წლის 19 დეკემბრის გადაწყვეტილება;

3. სასამართლო ხარჯები დაეკისროს აპელანტს, რაც გადახდილია წინასწარ სახელმწიფო ბაჟის სახით;

4. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით საქართველოს უზენაეს სასამართლოში, განჩინების მე-5 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით, დასაბუთებული განჩინების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, თბილისის 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 თბილისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს განჩინების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება განჩინების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

**თავმჯდომარე**

**გელა ქირია**

**მოსამართლეები:**

**ლევან გვარამია**

**თოთოსაშვილი**

**გოგიტა**