



გადაწყვეტილება საქართველოს სახელით

საქმე №2/ბ-1059-2017

25 დეკემბერი, 2018 წელი
ქუთაისი

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლო სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე სიმონ ჩხაიძე
მოსამართლეები ნანა კალანდაძე
ლაურა მიქავა

სხდომის მდივანი - ეკატერინე ქორიძე

აპელანტი	- შპს M-----
წარმომადგენელი	- გ-----ე
მოწინააღმდეგე	- სს ვ-----
მხარე	
წარმომადგენელი	- შ-----ი
მესამე პირი	- G-----
წარმომადგენელი	- პ-----ი

დავის საგანი - ზიანის ანაზღაურება

გასაჩივრებული - ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2017
გადაწყვეტილება წლის 5 ივლისის გადაწყვეტილება

1. აპელანტის მოთხოვნა - გასაჩივრებული გადაწყვეტილების, ნაწილობრივ, გაუქმება, და სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა
2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

გასაჩივრებული გადაწყვეტილებით სს ვ-----ს სარჩელი დაკმაყოფილდა ნაწილობრივად. შპს M-----ს (ს/კ 4-----) სს ვ-----ს სასარგებლოდ დაეკისრა 70 894 ლარის გადახდა. სარჩელი შპს ტ-----ს და ლიეტუვური კომპანია A-----ის მიმართ არ დაკმაყოფილდა.

საქალაქო სასამართლომ დაადგინა:

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

2.1. საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის შესახებ გენერალური ხელშეკრულების 3.2.6. მუხლით შპს M-----მ იკისრა ვალდებულება მასზედ, რომ ტვირთის ხასიათიდან გამომდინარე მომსახურების გაწევის მთელ პერიოდში უზრუნველყოფდა მოძრავ შემადგენლობაში 0-3 გრადუსი ცელსიუსის ტემპერატურის შენარჩუნებას.

2.2. სს ვ-----ს კუთვნილი ნედლი მოცვის გადაზიდვაზე 2015 წლის 26 ივნისს შპს M-----სა და შპს ტ-----ს შორის დაიდო საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის შესახებ გენერალური ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც შპს ტ-----მ იკისრა ვალდებულება ტვირთი გადაზიდოს დანიშნულების ადგილას და ჩააბაროს უფლებამოსილ მიმღებს. ტვირთში იგულისხმება ლურჯი მოცვის ნაყოფი ნედლი სახით, შეფუთული მუყაოს ყუთებში და პოლიეთილენის კონტეინერებში 125 გრ. მოცულობით. ტვირთი გადამზიდველს უნდა გადაეცეს ოზურგეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. მ-----ში. გადაზიდვის ბოლო პუნქტია ინგლისი, მისამართი შეკვეთა - განაცხადის მიხედვით.

2.3. საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის შესახებ გენერალური ხელშეკრულების 3.2.6. მუხლით შპს ტ-----მ იკისრა ვალდებულება მასზედ, რომ ტვირთის ხასიათიდან გამომდინარე მომსახურების გაწევის მთელ პერიოდში უზრუნველყოფდა მოძრავ შემადგენლობაში 0-3 გრადუსი ცელსიუსის ტემპერატურის შენარჩუნებას.

2.4. მხარეებს წერილობითი მტკიცებულება არ წარმოუდგენიათ, მაგრამ არ დაობენ მასზედ, რომ სს ვ-----ს მოცვის გადაზიდვასთან დაკავშირებით 2015 წლის 26 ივნისს შპს ტ-----ს და ლიეტუვურ კომპანია დსს A-----ს შორის დაიდო საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთების გადაზიდვის შესახებ გენერალური ხელშეკრულება, რომლის საფუძველზეც დსს A-----მ იკისრა ვალდებულება ტვირთი გადაზიდოს დანიშნულების ადგილას და ჩააბაროს უფლებამოსილ მიმღებს. ტვირთში იგულისხმება ლურჯი მოცვის ნაყოფი ნედლი სახით, შეფუთული მუყაოს ყუთებში და პოლიეთილენის კონტეინერებში 125 გრ. მოცულობით. ტვირთი გადამზიდველს უნდა გადაეცეს

ოზურგეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. მ-----ში. გადაზიდვის ბოლო პუნქტია ინგლისი, მისამართი შეკვეთა - განაცხადის მიხედვით.

2.5. დსს A-----მ სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მიზნით დაზღვევის ხელშეკრულება დადო ლიეტუვურ სადაზღვევო კომპანიასთან G----- A--L-----თან, რომლითაც დააზღვია გადამზიდის პასუხისმგებლობა საქონლის ზიანი ქურდობის ან სხვა დანაკარგების გამო.

2.6. ნედლი მოცვი სს ვ-----მ დაამზადა ოზურგეთის მუნიციპალიტეტის სოფ. მ-----ში. საქმეში წარმოდგენილი ინვოისით დგინდება, რომ დამკვეთს (მისამართი დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებული სამეფოში მისამართზე დასავლეთ ი-----ი W-----, ნ-----ი, ნ-----ის სამრეწველო ზონა ფ-----ის გზატკეცილი №1) მისამართზე გაერთიანებული სამეფო W--- ვ-----ი, ე-----ი, მ-----, გააგზავნა 5250.90 კგ. შავი მოცვი.

2.7. მოცვის გადაზიდვა ლიეტუვურმა კომპანიამ A-----მ აწარმოა ნახევრმისაბმელით, რომელიც განკუთვნილია მალფუჭებადი საკვები-პროდუქტის საერთაშორისო გადაზიდვისათვის. იგი აღჭურვილია თერმული ხელსაწყოებით და მას აქვს შესაბამისი სერტიფიკატი.

2.8. ტვირთი მიმღებთან წარდგენილი იქნა 2015 წლის 14 ივლისს.

2.9. დამკვეთმა, ს----- და ლ-----ამ დაკვეთა - ნედლი მოცვი არ მიიღო. არ მიღების მიზეზად დაასახელა მისი ადამიანის კვებისათვის გამოუსადეგარობა.

2.10. გაგზავნილი მოცვის ღირებულება შეადგენს 28 092.32 ევროს ექვივალენტ ლარს.

2.11. ე.წ. ჯაშუშების კუთვნილებასა და ტვირთში განთვასებასთან დაკავშირებით მოსარჩელის არგუმენტები, სასამართლომ სარწმუნოდ მიიჩნია და გაიზიარა.

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

2.12. სასამართლომ დაადგინა, რომ დამკვეთს მოცვის დაზიანებაში ბრალი არ მიუძღოდა.

2.13. მტკიცებულებათა ანალიზით სასამართლომ დაადგინა, რომ მოცვის დაკრეფა, შენახვა და შეფუთვა შეესაბამებოდა მოცვის შენახვის საერთაშორისო სტანდარტს ISO 6664-ს.

2.14. სასამართლომ განმარტა, რომ ტვირთის გადაზიდვის პროცესში დამდგარი

ზიანის ანაზღაურება სპეციფიკური საკითხი იყო და იგი უნდა გაანგარიშებულიყო იმ წესით, რაც გადაზიდვის რეგულაციით იყო დადგენილი. ასეთ წესს ადგენდა სამოქალაქო კოდექსის 693-ე მუხლი, რომლის პირველი ნაწილითაც „ტვირთის დაზიანებისას გადამზიდველმა უნდა გადაიხადოს ის საზღაური, რომლითაც შემცირდა ტვირთის ღირებულება და რომელიც გამოითვლება 692-ე მუხლის პირველ, მე-2 და მე-3 ნაწილებში დადგენილი ტვირთის ღირებულების მიხედვით.

2.15. სასამართლომ დაადგინა, რომ ზიანის ოდენობა შეადგენდა 28 092.32 ევროს ექვივალენტ 70 894 ლარს და ზიანის დადგომაში ბრალეული იყო შპს M-----.

3. საპვლაციო საჩივრის საფუძვლები

გადაწყვეტილება გაასაჩივრა შპს M-----მ:

ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები

3.1. საქმეში წარმოდგენილი ურთიერთსაწინააღმდეგო მტკიცებულებები სასამართლოს მიერ შეფასებულია ზერელედ და ცალმხრივად. აპელანტის მიერ წარმოდგენილი ზოგიერთი მტკიცებულებები საერთოდ არ შეფასებულა, ხოლო ზოგიერთ მტკიცებულებებს სხვა შინაარსობრივი დატვირთვა მიეცა.

3.2. სასამართლოს გადაწყვეტილებით მხარეთა მიერ გაფორმებული ხელშეკრულება გადაზიდვის ხელშეკრულებად დაკვალიფიცირდა, რაც არასწორია. სასამართლომ ვერ გამიჯნა რა გადაზიდვის და ექსპედიტორის უფლებები აპელანტის პასუხისმგებლობა გადამზიდველის მსგავსად განსაზღვრა, ხოლო უშუალო გადამზიდველი საერთოდ გამოთიშა სახელშეკრულებო ურთიერთობიდან, რაც ეწინააღმდეგება დადგენილ ფაქტებს.

3.3. ბათუმის საქალაქო სასამართლოს ავიწყდება ის ფაქტი, რომ მოკრეფისთანავე ტვირთის- მოცვის სამაცივრე კამერაში შენახვა და გაცივება თავდაპირველად სს ვ-----მ განახორციელა. სს ვ-----ს 17/08/2015 წ. წერილის მეორე პუნქტით ვიგებთ, რომ ტვირთი სატრანსპორტო საშუალებაში მოწინააღმდეგემ ჩატვირთა დაახლოებით +5 გრადუსი ცელსიუსი ტემპერატურის რეჟიმით, რაც იმას მიუთითებს, რომ მოცვი მოკრეფიდან სატრანსპორტო საშუალებაში ჩატვირთვამდე ინახებოდა უკეთეს შემთხვევაში +5 გრადუს ცელსიუსამდე.

3.4. სასამართლოს გადაწყვეტილებაში არ შეფასებულა აპელანტის მიერ წარდგენილი თითქმის არც-ერთი მტკიცებულება.

3.5. გადამზიდველის მიერ ტემპერატურული რეჟიმის დარღვევაზე მითითება სასამართლო გადაწყვეტილებაში ახსნილია ე.წ. ჯაშუშის მონაცემებით, რომელიც როგორც 2015 წლის 20 ივლისის სს ვ-----ს წერილშია მითითებული გადაზიდვის დაწყებამდე შეფუთულ ტვირთში ჩაუდია შეტყობინების გარეშე. მოწინააღმდეგის მიერ წარმოდგენილი ტემპერატურის საზომი მოწყობილობით მსჯელობა იმაზე, რომ გადამზიდველის რეფრეჟერატორში ტემპერატურული რეჟიმი არ იყო დაცული არ შეიძლება შეფასდეს არგუმენტად და რაიმე სახის მტკიცებულებად, რადგან: ა) ეს მონაცემები არ იყო აღებული ხელშეკრულებით შეთანხმებულ სატრანსპორტო საშუალებაში არსებულ სამაცივრე დანადგარის თერმოგრაფიული მონაცემებიდან; ბ) ეს მონაცემები ხელშეკრულების შეთანხმებული პირობის ნაწილს არ შეადგენდა.

ჯაშუშის თითქოსდა ამოღებით და შემოწმებით მიმღებმა ერთბაშად ორი სარგებელი ნახა: არც საქონლის საფასური გადაიხადა და „დაზიანებული“ ტვირთიც მას დარჩა.

3.6. სს ვ-----ს 17/08/2015წ №12 პასუხით დადგენილია, რომ ტვირთის დაცლას გაერთიანებულ სამეფოში მოწინააღმდეგე არ დასწრებია, ხოლო ტვირთი ჩაიბარა მიმღებმა ყოველგვარი პრეტენზიის გარეშე. შესაბამისად ტვირთის გახსნასა და შემოწმებას გადამზიდველიც არ ესწრებოდა.

3.7. სასამართლოს გადაწყვეტილებით გაზიარებული გაერთიანებული სამეფოს მიერ შედგენილი შემოწმების სინჯების ანალიზი №214022, რომელიც დათარიღებულია 2016 წლის 24 ივლისით წარმოადგენს შემოწმების აქტს, რომელიც ცალმხრივად შეფასებული აქტია. მასში არ არის შესწავლილი გადამზიდველის მიერ წარმოდგენილი დოკუმენტები. შემოწმებელმა, რომელიც წარმოადგენს პროფესიით იხტიოლოგს და არ გააჩნია შესაბამისი კვალიფიკაცია მსგავსი საკითხების შესწავლაზე ნაცვლად იმისა, რომ მოეხდინა საკითხის შესწავლა კომპლექსურად ყველა იმ გარემოებების დადგენით, რაც გადაზიდვის დაწყებამდე გადასაზიდი საქონლის მოკრეფვის, შენახვის, შეფუთვის პროცედურების უხეშ დარღვევებთან იყო დაკავშირებული მოახდინა ცალმხრივი შეფასება მხოლოდ იმ დოკუმენტისა, რაც მიმღებმა წარადგინა.

3.8. მოწინააღმდეგის მიერ მითითებული ე.წ. ჩამალული ჯაშუშის არსებობის შემთხვევაშიც მსჯელობა იმაზე, თუ რომელი მონაცემებია სწორი - რეფრეჟერატორში დაცული სამაცივრე დანადგარის, თუ ზემოთნახსენებ ტვირთში ჩამალული სენსორის მონაცემები- არასწორი მსჯელობაა, რადგან აპელანტის მიერ წარმოდგენილი თერმოგრაფიული მონაცემების ამონაწერით მითითებულია რეფრეჟერატორში შემავალი და გამავალი ტემპერატურის მონაცემები, რომელიც ტრანსპორტირების მთელ პერიოდში 0-3 გრადუსს

ცელსიუსს არ გასცილება.

3.9. სასამართლომ კერ დაადგინა მოცვის მოკრეფის, შეფუთვის, შენახვის და სატრასპორტო საშუალებაში ჩატვირთვის წესები დაცული იყო თუ არა სს ვ-----ს მიერ, რის გამოც არ გაიზიარა აპელანტის მიერ წარდგენილი თითქმის არც ერთი მტკიცებულება.

3.10. მნიშვნელოვანია ის გარემოება, რომ სასამართლო თითქოსდა ტემპერატურის რეჟიმის დარღვევასთან ერთად მსჯელობს იმ ფაქტზეც, რომ ტვირთის არასწორმა ჩატვირთვამ შეუწყო ნაწილობრივ ხელი მოცვის დაზიანებასაც, მაგრამ ასეთი მსჯელობა მარტო მსჯელობად რჩება, რომელიც გადაწყვეტილების სამოტივაციო ნაწილს არ სცილდება.

3.11. მოწინააღმდეგე მხარეს მოთხოვნილი ჰქონდა ზიანის ანაზღაურება საინვოისო ღირებულების სრული ოდენობით, მაგრამ მას არ წარმოუდგენია ზიანის მასზე მიყენების დამადასტურებელი მტკიცებულება.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების შეცვლის დასაბუთება

პალატამ დაადგინა, რომ სააპელაციო საჩივარი უნდა დაკმაყოფილდეს:

ფაქტობრივი დასაბუთება

4.1. დადგენილი არის, რომ 2015 წლის 26 ივნისს შპს M-----სა (აპელანტი, გადამზიდველი) და სს ვ-----ს (მოსარჩელე, გამგზავნი) შორის დაიდო „საავტომობილო ტრანსპორტით ტვირთის გადაზიდვის ხელშეკრულება“.

4.2. ამ ხელშეკრულებით აპელანტს უნდა გადაეხიდა მოსარჩელის კუთვნილი ლურჯი მოცვის ნედლი ნაყოფი (ცოცხალი კენკრა).

4.3. ტვირთი შეფუთული უნდა ყოფილიყო მუყაოს ყუთებში და პოლიეთილენის კონტეინერებში 125 გრ. მოცულობით.

4.4. ხელშეკრულების 3.1.5. პუნქტის თანახმად, კონტეინერების დატვირთვა მოსარჩელეს ევალებოდა.

4.5. ხელშეკრულების 3.2.6. პუნქტის მიხედვით, კი აპელანტს ტვირთის გადაზიდვის პროცესში მოძრავ შემადგენლობაში უცვლელი ტემპერატურული რეჟიმი - 0-3⁰ ცელსიუსით უნდა უზრუნველყო.

4.6. იმავე წლის 25 მაისს მოსარჩელესა და დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებულ სამეფოში რეგისტრირებულ საწარმოს, I----- &-----ს (შემძენი) შორის დაიდო ზემოხსენებული მოცვის ნასყიდობის ხელშეკრულება.

4.7. ამ ხელშეკრულების საფუძველზე, 2015 წლის 1 ივლისს მოსარჩელემ შემძენს გაუგზავნა 28 092,32 ევროს ღირებულების მოცვი.

4.8. ფაქტობრივად, ტვირთი არა აპელანტმა, არამედ ლიეტუვის რესპუბლიკაში რეგისტრირებულმა საწარმომ გადაზიდა, რომელმაც, თავის მხრივ, მისი ბრალით გამოწვეული ზიანი დააზღვია ლიეტუვის რესპუბლიკაში რეგისტრირებულ სადაზღვევო კომპანიაში G----- (მესამე პირი, სადაზღვევო კომპანია).

4.9. შემძენისათვის ტვირთის მიწოდების შემდეგ, აღმოჩნდა, რომ მოცვი მთლიანად დაზიანებული იყო და ადამიანისათვის საკვებად არ გამოდგებოდა.

4.10. ამის გამო, შემძენმა ტვირთის მიღებაზე უარი განაცხადა.

4.11. 2015 წლის 17 ივლისის წერილით შემძენმა გამგზავნს შეატყობინა, რომ „ტემპერატურის შეუსაბამობით გამოწვეული ტვირთის ხარისხის მნიშვნელოვანი პრობლემის გამო“ ტვირთს ვერ მიიღებდა და სთხოვა ან მისი უკან დაბრუნება, ან - უტილიზაცია.

4.12. ამ წერილიდან და მასზე თანდართული შეფასების აქტებიდან ჩანს, რომ ტვირთი „სრულად უარყოფილი“ იყო. აქვე მიეთითა, რომ ეს პრობლემები „ტემპერატურის შეუსაბამობამ“ გამოიწვია.

4.13. იგივე დგინდება შემძენის მიერ შედგენილი ე.წ. შემოწმების სინჯების ანგარიშიდანაც, სადაც აღნიშნულია: „მოცვის ხარისხი ადამიანისათვის საკვებად უვარგისია, მისი გაუარესების, გაფუჭების გამო. მოცვი არის რბილი და დაშლამდე გადამწიფებული. შეუძლებელია მათი ხელში ალება რბილობამდე დაჭყლეტის გარეშე“. ამავე ანგარიშის თანახმად - „როგორც პროდუქტის ჩამოტვირთვის საბოლოო დანიშნულებამდე ტრანსპორტირების ტემპერატურის მონაცემების რეგისტრაციიდან ჩანს, ტრანსპორტირების დროს შეთანხმებული ტემპერატურა უნდა ყოფილიყო 0-3C, რაც ოპტიმალური ტემპერატურაა მოცვის ტრანსპორტირებისათვის. ტემპერატურის რეგისტრაციის მონაცემებში ფაქტიურად დაფიქსირებული ტემპერატურა არ იყო შესაბამისი. ტრანსპორტირების დროს შეუსაბამო ტემპერატურა იყო ხარისხის პრობლემის სავარაუდო მიზეზი“.

4.14. ტვირთის მიუღებლობის გამო შემძენს მოსარჩელისათვის მისი საზღაური, 28 092,32 ევრო, ე.ი. 70 894 ლარი არ გადაუხდია.

4.15. 2015 წლის 20 ივლისს მოსარჩელემ ამ თანხის ანაზღაურება აპელანტს მოსთხოვა.

4.16. თავის მხრივ, აპელანტმა პრეტენზია სადაზღვევო კომპანიას გაუგზავნა,

თუმცა იმ მოტივით, რომ ტვირთის დაზიანება გადამზიდველის ბრალით არ იყო გამოწვეული, სადაზღვევო კომპანიამ ზარალის ანაზღაურებაზე უარი განაცხადა.

სამართლებრივი დასაბუთება

4.17. პირველ ყოვლისა, პალატას მიაჩნია, რომ მხარეთა შორის არა სატრანსპორტო ექსპედიციის, არამედ გადაზიდვის ხელშეკრულება იყო დადებული.

4.17.1. პალატა აღნიშნავს, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 730-ე მუხლის 1 ნაწილის თანახმად, ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი კისრულობს თავისი სახელითა და შემკვეთის ხარჯზე განახორციელოს ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებანი. შემკვეთი მოვალეა გადაიხადოს შეთანხმებული პროვიზია.

4.17.2. ამისგან განსხვავებით, სამოქალაქო კოდექსის 668-ე მუხლის მიხედვით, გადაზიდვის ხელშეკრულებით გადამზიდველი ვალდებულია შეთანხმებული საზღაურის გადახდით გადაიტანოს ტვირთი ან გადაიყვანოს მგზავრი დანიშნულების ადგილზე.

4.17.2. პალატა აღნიშნავს, რომ როგორც გადაზიდვის, ისე ექსპედიციის ხელშეკრულებები ე.წ. მომსახურების ხელშეკრულებებია, თუმცა მათ შორის განსხვავება ის არის, რომ ექსპედიციის ხელშეკრულებით ექსპედიტორი ტვირთის გადაზიდვის ვალდებულებას არ კისრულობს, მან გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებები, მაგ: შეფუთვა, დატვირთვა, საბუთების მომზადება და მისთ. უნდა განახორციელოს; გადაზიდვის ხელშეკრულებით კი ტვირთის გადაზიდვა, უშუალოდ, გადამზიდველის ვალდებულებაა; მართალია, ეს ვალდებულება, შეიძლება, სხვისი მეშვეობითაც შეასრულოს, თუმცა გამგზავნის მიმართ ხელშეკრულებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობა სწორედ მას ეკისრება.

4.17.3. მხარეთა შორის დადებული ხელშეკრულების 1.1. პუნქტით აპელანტმა არა ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებული მოქმედებების განხორციელების, არამედ დანიშნულების ადგილზე მისთვის გადაცემული ტვირთის გადაზიდვისა და უფლებამოსილი პირისათვის გადაცემის ვალდებულება იკისრა.

4.17.4. უფრო დეტალურად ეს ვალდებულებები ხელშეკრულების 3.2. პუნქტში იყო აღწერილი.

4.17.4.1. კერძოდ, ხელშეკრულების 3.2.5; 3.2.6 და 3.2.7. პუნქტების თანახმად, გამართული მოძრავი შემადგენლობის დასატვირთად დადგომა, გადაზიდვის

პერიოდში ტემპერატურული რეჟიმის დაცვა, მისი ოპერატიული, ე.ი. მიმდინარე და მუდმივი კონტროლი, დანიშნულების ადგილას ტვირთის მიტანა და ტვირთის მიღებაზე უფლებამოსილი პირისათვის გადაცემა, სწორედ, აპელანტს ევალებოდა.

4.17.5. პალატის აზრით, ამ ვალდებულებათა შინაარსიდან ნათლად ჩანს, რომ აპელანტი არა ექსპედიტორი, არამედ გადამზიდველი იყო.

4.17.6. ნიშნადობლივია, რომ ხელშეკრულების 3.1. პუნქტის თანახმად, ექსპედიტორის მიერ განსახორციელებელი მოქმედებები: ტვირთის ტრანსპორტირებისათვის მომზადება, დატვირთვა, აუცილებელი საბუთების გაფორმება - მოსარჩელეს უნდა შეესრულებინა.

4.17.7. საყურადღებოა ისიც, რომ თავად ხელშეკრულებასაც „გადაზიდვის“ ხელშეკრულება ეწოდებოდა და მის ტექსტშიც მხარეები „დამკვეთად“ და „გადამზიდად“ მოიხსენებოდნენ.

4.17.8. მართალია, შესაძლებელია, მხარეები დადებული გარიგების სამართლებრივ შეფასებაში ცდებოდნენ კიდევ, თუმცა წერილობით საბუთში გამოყენებული ტერმინები მათ მიერ გამოხატული ნამდვილი ნების დასადგენად, უთუოდ, მნიშვნელოვანი იყო.

4.17.9. ამის შესაბამისად, პალატის აზრით, საქალაქო სასამართლომ სადავო სამართლებრივი ურთიერთობა გადაზიდვად სავსებით სწორად მიიჩნია.

4.18. პალატა, ასევე, არ ეთანხმება აპელანტს, რომ საქმის მასალებით მოსარჩელისათვის ზიანის მიყენების ფაქტი არ დგინდებოდა.

4.18.1. პალატას მიაჩნია, რომ თავისთავად „ზიანი“ ფაქტი არ არის, იგი დადასტურებული ფაქტების სამართლებრივი შეფასებაა.

4.18.2. პალატის აზრით, „ზიანი“ უფლებამოსილი პირის ქონებრივი ანდა არაქონებრივი და სამართლებრივად დასაძრახი დანაკლისია (ამისგან განსხვავებით, მაგ. ჩუქება ქონებრივ დანაკლისს იწვევს, მაგრამ სამართლებრივად დასაძრახი არ არის და, ამიტომ, ზიანადაც არ მიიჩნევა).

4.18.3. უთუოდ დადგენილია, რომ მოსარჩელის კუთვნილი მოცვი მთლიანად განადგურდა და ამის გამო, მან 28 092,32 ევრო ვერ მიიღო.

4.18.4. ამ გარემოების გამომრიცხავი მტკიცებულება საქმეში წარმოდგენილი არ არის.

4.18.5. ამის შესაბამისად, მოსარჩელემ სამართლებრივად დასაძრახი ქონებრივი

დანაკლისი განიცადა, ე.ი. მას მიადგა ზიანი და, ჩვეულებრივ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686- მუხლის 1 ნაწილის საფუძველზე, ეს ზიანი გადამზიდველმა უნდა აუნაზღაუროს.

4.19. თუმცა, პალატა აღნიშნავს, რომ გადამზიდველს ტვირთის დაზიანებისათვის პასუხისმგებლობა ყველა შემთხვევაში არ ეკისრება;

4.19.1. ზემოხსენებული მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, 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.

4.19.2. აპელანტის განმარტებით, ტვირთის დაზიანება მისი დაკრეფის, შეფუთვისა და დატვირთვის დროს დაშვებულმა შეცდომებმა გამოიწვია.

4.19.3. მხარეთა შორის დადებული ხელშეკრულების 3.1.1-3.1.5. პუნქტების თანახმად, ეს ქმედებები მოსარჩელეს უნდა შეესრულებინა და გადამზიდველი მათზე პასუხს არ აგებდა.

4.19.4. ამრიგად, აპელანტმა, სწორედ, საკუთარი პასუხისმგებლობის გამომრიცხავ ზემოხსენებული ნორმით გათვალისწინებულ გარემოებებზე მიუთითა.

4.20. ამგვარად, ტვირთის დაზიანების მიზეზის დადგენას დავის გადაწყვეტისათვის არსებითი მნიშვნელობა აქვს.

4.20.1. თუმცა, ამ გარემოების დასადგენად საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულებები ურთიერთსაწინააღმდეგო და, მეტიც, ურთიერთგამომრიცხავია.

4.20.2. ე.წ. „შემოწმების/სინჯების ანგარიშისა“ და სოფლის მეურნეობის მეცნიერებათა დოქტორის, საქართველოს სოფლის მეურნეობის მეცნიერებათა აკადემიის აკადემიკოსის, მცენარეული წარმოშობის სასურსათო პროდუქტების შესაბამისი დარგის სპეციალისტის, ვალერიან ცანავას (შემდგომში - სპეციალისტი) „ექსპერტიზის დასკვნის“ თანახმად, მოცვი გადაზიდვის პროცესში ტემპერატურის რეჟიმის დარღვევის შედეგად დაზიანდა.

4.20.2.1. თუმცა, აღსანიშნავია ისიც, რომ სპეციალისტის პოზიცია სავარაუდოა და ტემპერატურის მზომი ე.წ. ჯაშუში ხელსაწყო (შემდგომში - ხელსაწყო) და შემძენის მიერ შედგენილ დასკვნას ეფუძნება. უდავოა, რომ თავად შემძენიც

დასკვნის გამოტანისას ხელსაწყოს მონაცემებს ეყრდნობოდა.

4.20.3. თავის მხრივ, აპელანტის მიერ წარმოდგენილი საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის დამოუკიდებელი ექსპერტიზის სამეცნიერო-კვლევითი ცენტრის 2016 წლის 28 სექტემბრის დასკვნის თანახმად, მოცვის დაზიანება მისი დაკრეფის, შენახვის, შეფუთვისა და დატვირთვის წესის დარღვევამ გამოიწვია.

4.20.3.1. კერძოდ, ამ დასკვნის მიხედვით, მოსავლის აღება განხორციელდა წვიმისა და ნამიანობის პირობებში, 125 გრ. მოცულობის კონტეინერების ნაცვლად იგი მოთავსდა 4 კგ. მოცულობის პოლიეთილენის პარკებში; სატრანსპორტო საშუალებაში იგი განათავსეს დაკრეფიდან 2-3 საათის შემდეგ, კენკრის დაახლ. +5⁰-ს ტემპერატურის პირობებში; ყუთები განათავსეს ერთიმეორეზე, ისე რომ მათ ქვეშ არ იყო უზრუნველყოფილი სავენტილაციო სივრცე.

4.20.4. ერთმანეთისაგან არსებითად განსხვავდება გადამზიდ სატრანსპორტო საშუალებაში არსებული ტემპერატურის კონტროლერის ბლოკისა (შემდგომში - მოწყობილობა) და ხელსაწყოს მონაცემებიც.

4.20.5. თუ მოწყობილობის მონაცემებით გადაზიდვისას ხელშეკრულებით შეთანხმებული ტემპერატურული რეჟიმი არ დარღვეულა, სავარაუდოდ, ტვირთში ფარულად განთავსებული ხელსაწყო, არსებითად, მის მუდმივ დარღვევასა და მაღალ ტემპერატურას აფიქსირებდა.

4.20.6. მოცვის დაზიანების მიზეზის დასადგენად პალატას სპეციალური ცოდნა არ გააჩნია. თავად სადავო პროდუქტი უკვე განადგურებულია და, ამის შესაბამისად, მასზე დამატებით კვლევას სასამართლო კვლარ ჩაატარებს.

4.20.7. ამის შესაბამისად, იმის დადგენა, თუ რეალურად რამ გამოიწვია ტვირთის დაზიანება, ობიექტურად შეუძლებელია.

4.20.8. ამიტომ, დავის გადაწყვეტა საქმეში არსებული მტკიცებულებების კრიტიკული შეფასებისა და მტკიცების ტვირთის სწორი გადანაწილებით უნდა მოხდეს.

4.21. როგორც აღნიშნა, ჩვეულებრივ, ტვირთის დაზიანების დროს არაბრალებულობის მტკიცების ტვირთი გადამზიდველს ეკისრება, თუმცა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი ამ წესისაგან გამონაკლისებსაც ითვალისწინებს.

4.21.1. კერძოდ, სამოქალაქო კოდექსის 687-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, თუ გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ, კონკრეტული საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე, დანაკარგი ან დაზიანება შეიძლებოდა წარმოქმნილიყო 686-ე

მუხლის მე-4 ნაწილში დასახელებული ერთი ან რამდენიმე საფრთხისაგან, ივარაუდება, რომ ზიანი აქედან წარმოიშვა. უფლებამოსილ პირს შეუძლია დაამტკიცოს, რომ ზიანი არ არის ამ საფრთხისგან ან მხოლოდ ამ საფრთხისგან წარმოშობილი.

4.21.2. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის მე-4 ნაწილის „გ“ და „დ“ ქვეპუნქტების თანახმად, გადამზიდველი 687-ე მუხლის მე-2-5 ნაწილებით გათვალისწინებული პირობების არსებობისას თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის დაკარგვა ან დაზიანება ქვემოთ დასახელებულ გარემოებებთან დაკავშირებული განსაკუთრებული საფრთხისგან წარმოიშვა, კერძოდ, როცა:

გ. ტვირთის დათვალიერება, დატვირთვა, დაწყობა ან გადმოტვირთვა ხდება გამგზავნის, მიმღების ან მათთვის მოქმედი მესამე პირის მიერ და

დ. ცალკეული ტვირთების თავისებურებათა გამო მოსალოდნელია მათი მთლიანად ან ნაწილობრივ დაკარგვის ან დაზიანების, კერძოდ, დამტკრევის, დაჟანგვის, კოროზიის, გახმობის, დაღვრის, ნორმალური დანაკარგის ან მწერებისა და მღრღნელების ზემოქმედების საფრთხე.

4.21.3. მხარეთა შორის დადებული ხელშეკრულებით უდავოდ არის დადგენილი, რომ ტვირთი დაათვალიერა, დატვირთა და დააწყო არა აპელანტმა, არამედ მოსარჩელემ;

4.21.4. უკვე ნახსენები საქესპერტო დასკვნებით, შპს საქესპერტიზის 2015 წლის 25 დეკემბრის დასკვნითა და მოცვის შენახვის სტანდარტებით კი უტყუარად დასტურდება, რომ ტვირთი, ე.ი. მოცვი მალფუჭებადი პროდუქტი იყო და კრეფის, შენახვის, შეფუთვისა და დატვირთვის დროს დაშვებულ ხარვეზებს შეეძლო მისი დაზიანება გამოეწვია.

4.21.5. კერძოდ, შპს საქესპერტიზის 2015 წლის 25 დეკემბრის დასკვნის თანახმად: „შესანახად გამიზნული, გარეგნულად ლურჯი მოცვი უნდა იყოს საღი, სუფთა, დაუჭყლეტავი, ზედმეტი გარეგნული სისველით, დაცული ბუნებრივი ცვილით, დაუზიანებელი, განთავისუფლებული მინარევებისაგან. მოცვი მალფუჭებადი პროდუქტია. მისი მოკრეფის შემდეგ ის უნდა წინასწარ სწრაფად გაგრილდეს რამდენიმე საათის განმავლობაში, რომ მოშორდეს მისი ბუნებრივი სითბო. მოცვი მოთავსებული უნდა იქნას გრილ სათავსოში მოკრეფიდან არაუგვიანეს 12 საათისა. ტარაში მოთავსებული მოცვი ისე უნდა იყოს დასაწყობებული, რომ უზრუნველყოფილი იქნას მასაში ჰაერის თანაბარი ცირკულაცია და გამოირიცხოს მოცვის ქვედა ფენების დაჭყლეტვა“... „ლურჯი მოცვის ნაყოფი რეკომენდირებულია ინახებოდეს ოპტიმალურ პირობებში 2 კვირის ვადით, ხოლო გადამუშავებისთვის 3 კვირით. რაც უფრო მაღალია შენახვის ტემპერატურა, მით უფრო ნაკლებია შენახვის ვადები“... „მოცვი უნდა შეიფუთოს ისეთ ტარაში, რომელიც სუფთაა, მშრალი, არ უნდა ჰქონდეს უცხო

სუნი და არ უნდა იყოს დაავადებული სოფლის მეურნეობის მავნებლებით“.

4.21.6. გარემოს ეროვნული სააგენტოს მონაცემებით, მოცვის სავარაუდო დაკრეფის დღეს ჩოხატაურის რაიონში წვიმდა, საერთაშორისო სტანდარტის მიხედვით, კი იგი წვიმიან ან ნამიან ამინდში არ უნდა დაიკრიფოს.

4.21.7. აღსანიშნავია, რომ საქმეში წარმოდგენილია სხვა გადამზიდველის მიერ გადაზიდული მოსარჩელის კუთვნილი მოცვის პარტიის დაზიანების დამადასტურებელი მტკიცებულებებიც (ტ. 1, ს.ფ. 55-56), რაც შესაძლოა, სწორედ დაკრეფის ან შეფუთვის დროს დაშვებულ შეცდომებზე უთითებდეს.

4.21.8. ამრიგად, გადამზიდველმა დაამტკიცა, რომ მოცვის დაზიანება შეიძლებოდა წარმოქმნილიყო 686-ე მუხლის მე-4 ნაწილში დასახელებული არა ერთი, არამედ რამდენიმე საფრთხისაგან. ამიტომ, ივარაუდება, რომ ისინი სწორედ ამ საფრთხისაგან წარმოიქმნა.

4.22. თუმცა, აღსანიშნავია, რომ ზემოხსენებული გარემოებების არსებობის შემთხვევაშიც, კი გადამზიდველს მათზე მითითებით მტკიცების ტვირთის გადატანა ყოველთვის არ შეუძლია.

4.22.1. კერძოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 687-ე მუხლის მე-4 ნაწილის თანახმად, თუ გადაზიდვა ხდება ისეთი სატრანსპორტო საშუალებით, რომელსაც აქვს სპეციალური აღჭურვილობა ტვირთის დასაცავად სიციხის, სიცივის, ტემპერატურის ცვლილებების ან ქარისაგან, გადამზიდველს შეუძლია 686-ე მუხლის მე-4 ნაწილზე მიუთითოს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ დაამტკიცებს, რომ მან შეასრულა აუცილებელი მოქმედებანი ამ მოწყობილობათა შერჩევის, ექსპლუატაციისა და გამოყენებისათვის და დაიცვა მისთვის წაყენებული ყველა მოთხოვნა.

4.23. უდავოა, რომ გადაზიდვა მოხდა ისეთი სატრანსპორტო საშუალებით, რომელსაც სიციხის, სიცივისა და ტემპერატურული ცვლილებებისაგან ტვირთის დასაცავი სპეციალური აღჭურვილობა - მოწყობილობა ჰქონდა.

4.23.1. ეს კი ნიშნავს, რომ სამოქალაქო კოდექსის 687-ე მუხლის მე-2 ნაწილით გათვალისწინებული პრეზუმფციის ასამოქმედებლად აპელანტს უნდა დაემტკიცებინა, რომ მან:

ა. შეასრულა აუცილებელი მოქმედებანი მოწყობილობის, ე.ი. ტემპერატურის კონტროლერის შერჩევის, ექსპლუატაციისა და გამოყენებისათვის და

ბ. დაიცვა მისთვის წაყენებული ყველა მოთხოვნა, ე.ი. ამ შემთხვევაში - შეთანხმებული ტემპერატურული რეჟიმი.

4.24. დადგენილია, რომ ტვირთის გადამზიდავ ავტომობილში ლიეტუვის რესპუბლიკის ტრანსპორტისა და კომუნიკაციის სამინისტროს

დაქვემდებარებული სახელმწიფო ავტოსატრანსპორტო ინსპექციის მიერ სერთიფიცირებული თერმული მოწყობილობა იყო დამონტაჟებული.

4.24.1. ლიეტუვაში რეტესტირების ოფიციალური სადგურის მიერ გაცემული გადამოწმების სერთიფიკატის თანახმად, მოწყობილობა გამართულად ფუნქციონირებდა და ჰაერის ტემპერატურის განსხვავების კოეფიციენტი, როგორც დანადგარში შესვლის (DAS1), ისე გამოსვლისას (DAVS2) უმნიშვნელო იყო.

4.24.2. სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2016 წლის 17 ოქტომბრის დასკვნის თანახმად, რეფრიჟერატორში არსებული ჰაერის მოცულობის გათვალისწინებით, პრაქტიკულად, გამორიცხული იყო ტემპერატურის მონაცემების აღებების შორის ინტერვალში მომხდარიყო ტემპერატურის გასვლა ხელშეკრულებაში მითითებული დიაპაზონის გარეთ.

4.24.3. ამავე დასკვნის მიხედვით, ტრანსპორტირების პერიოდში ნახევრადმისაბმელ მაცივარში არსებული ტემპერატურული დიაპაზონი ხელშეკრულების პირობებს სავსებით აკმაყოფილებდა.

4.24.4. ამის შესაბამისად, აპელანტმა დაამტკიცა, რომ შეასრულა აუცილებელი მოქმედებანი მოწყობილობის შერჩევის, ექსპლუატაციისა და გამოყენებისათვის და დაიცვა ხელშეკრულებით შეთანხმებული ტემპერატურული რეჟიმი.

4.25. ამის საწინააღმდეგოდ მოსარჩელემ, მხოლოდ, ხელსაწყოს მიერ აღრიცხული მონაცემები და სპეციალისტის დასკვნა წარმოადგინა.

4.25.1. პირველ ყოვლისა, პალატა აღნიშნავს, რომ ეს მონაცემები ავტომობილში დამონტაჟებული მოწყობილობის გაუმართაობას არ ამტკიცებს.

4.25.2. გარდა ამისა, საქმის მასალებით არ დგინდება, თუ ვის მიერ, როდის, რა ვითარებაში და სად იქნა განთავსებული ზემოხსენებული ხელსაწყო; ხომ არ იქნა დარღვეული მისი განთავსების ან ექსპლუატაციის წესი; ვინ და რამდენად ზუსტად აიღო ხელსაწყოს მიერ დაფიქსირებული მონაცემები. ხელსაწყოს ვარგისიანობა დამოუკიდებელ საექსპერტო ან სასერთიფიკაციო დაწესებულებას არ შეუმოწმებია.

4.25.3. მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილ სერთიფიკატებში ამ ხელსაწყოს შემძენიც კი არ არის მითითებული. სერთიფიკატებიდან ჩანს, რომ ხელსაწყო, სავარაუდოდ, დიდი ბრიტანეთის გაერთიანებულ სამეფოში აწარმოეს და მისი მიწოდებაც იქვე მოხდა; საქმეში არ არის ხელსაწყოს საქართველოში შემოტანის დამადასტურებელი საბუთები. ამიტომ, საქმის მასალებით

უტყუარად ისიც კი არ დგინდება, რომ ხელსაწყო ტვირთში მართლაც იყო განთავსებული.

4.25.4. და, რაც მთავარია, პალატის აზრით, ზემოხსენებული ხელსაწყო ნივთიერი მტკიცებულებაა და საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 105-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, სასამართლომ იგი ყოველმხრივ უნდა შეამოწმოს.

4.25.5. აღნიშნული მტკიცებულების შემოწმების შესაძლებლობა კი არც სასამართლოსა და არც აპელანტს მისცემიათ.

4.25.6. მეტიც, „შემოწმების სერტიფიკატის“ თანახმად, ხელსაწყოს ვარგისიანობის ვადა ერთ წელს შეადგენდა და ამის შემდეგ იგი უნდა შეცვლილიყო.

4.26.7. იმავე სერტიფიკატის მიხედვით, ხელსაწყო 2015 წლის 16 იანვარს გაიყიდა. ამის შესაბამისად, მისი ვარგისიანობის ვადა 2016 წლის 16 იანვარს ამოიწურა. მოსარჩელემ სარჩელი 2016 წლის 3 მაისს აღძრა.

4.26.8. ეს კი ნიშნავს, რომ სასამართლოში საქმის განხილვის დროისათვის ხელსაწყო ვადაგასული იყო და მის სრულყოფილად შესწავლასა და შეფასებას სასამართლო ვერც მოახერხებდა.

4.26.9. სასამართლოს შეთავაზების მიუხედავად, მოსარჩელეს სასამართლოს სხდომაზე არც სპეციალისტი წარმოდგენია. ამიტომ, მხარეებსა და სასამართლოს მისი დასკვნის კრიტიკულად შეფასებისა და სრულყოფილად გამოკვლევის შესაძლებლობა არ მისცემიათ.

4.26.10. მნიშვნელოვანია ისიც, რომ, როგორც აღინიშნა, სპეციალისტი დასკვნის შედგენის დროს ხელსაწყოს სადავო მონაცემებს ეყრდნობოდა. ეს კი თავად დასკვნის არასარწმუნოობაზე მიუთითებს.

4.27. პალატის აზრით, ამგვარი მტკიცებულებებით საქმის ფაქტობრივი გარემოებების დადგენა შეუძლებელია და იგი აპელანტის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებების შეფასებაზე გავლენას ვერ მოახდენს.

4.28. ამრიგად, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 687-ე მუხლის მე-2 ნაწილის ბოლო წინადადების საფუძველზე, იმ გარემოების მტკიცების ტვირთი, რომ მოცვის დაკრეფის, შენახვის, შეფუთვისა და დატვირთვის პროცესში დადგენილი წესები დარღვეული არ ყოფილა, მოსარჩელეს ეკისრებოდა.

4.29. იმის დამადასტურებელი არც-ერთი მტკიცებულება, თუ როდის და რა

პირობებში მოხდა მოცვის დაკრეფა, როგორც მოხდა მისი გაგრილება, შენახვა, დასაწყობება, შეფუთვა და დატვირთვა, მოსარჩელეს სასამართლოსათვის არ წარმოუდგენია.

4.29.1. ეს კი ნიშნავს, რომ მტკიცების ტვირთში შემავალი გარემოებები მოსარჩელემ ვერ დაადასტურა.

4.30. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 686-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, გადამზიდველი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისაგან, თუ ტვირთის... დაზიანება... 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.

4.30.1. როგორც აღინიშნა, კანონის საფუძველზე ივარაუდება, რომ ტვირთის დაზიანება მოსარჩელის მიერ დაშვებულმა დარღვევებმა, კერძოდ: მოცვის ნაღებიან ამინდში დაკრეფამ, არასათანადოდ გაშრობამ, დიდი ზომის ყუთებში შეფუთვამ და ჰაერის ცირკულაციისათვის დადგენილი წესის დარღვევით ავტომობილში დატვირთვამ გამოიწვია.

4.30.2. ამის შესაბამისად, ივარაუდება, რომ ტვირთის დაზიანება გამოწვეული იყო უფლებამოსილი პირის ბრალით და იმ გარემოებებით, რომელთა თავიდან აცილება აპელანტს არ შეეძლო, ამის საწინააღმდეგო კი მოსარჩელემ ვერ დაამტკიცა.

4.31. ამიტომ, აპელანტი პასუხისმგებლობისაგან თავისუფალია და მოსარჩელის სასარგებლოდ თანხის გადახდა არ ეკისრება.

4.32. პალატას მიაჩნია, რომ საქალაქო სასამართლომ შეცდომით გადაანაწილა მტკიცების ტვირთი, რასაც შედეგად მცდარი გადაწყვეტილების მიღება მოჰყვა.

4.32.1. ამის გამო, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის მე-2 ნაწილისა და 393-ე მუხლის მე-2 ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტის საფუძველზე გადაწყვეტილება, გასაჩივრებულ ნაწილში, უნდა გაუქმდეს.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

სააპელაციო პალატამ დაადგინა, რომ შპს M-----ს სააპელაციო საჩივარი უნდა დაკმაყოფილდეს. უნდა გაუქმდეს ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 5 ივლისის გადაწყვეტილება იმ ნაწილში, რომლითაც სს ვ-----ს სარჩელი დაკმაყოფილდა; შპს M-----ს სს ვ-----ს სასარგებლოდ დაეკისრა 70 894 ლარის გადახდა; შპს M-----ს დაეკისრა მოსარჩელისათვის

წინასწარ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის თანხის 2127 ლარისა და სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიებისათვის გადახდილი სახ. ბაჟის 50 ლარის ანაზღაურება და საქმეზე გამოყენებული სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიება დარჩა ძალაში და, ამ ნაწილში, მიღებულ უნდა იქნას ახალი გადაწყვეტილება. სს ვ-----ს სარჩელი არ უნდა დაკმაყოფილდეს.

6. საპროცესო ხარჯები

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის 1 და მე-3 ნაწილების საფუძველზე, სს ვ-----ს შპს M-----ს სასარგებლოდ უნდა დაეკისროს აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის, 2836 ანაზღაურება.

7. სარჩელის უზრუნველყოფა

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 199¹ მუხლის საფუძველზე, უნდა გაუქმდეს ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2016 წლის 19 მაისის განჩინებით გამოყენებული უზრუნველყოფის ღონისძიება და მოეხსნას ყადაღა შპს M-----ს თანასაკუთრებაში არსებული ქონების კუთვნილ წილს, მდებარე - ქ. თბილისში, რ-----ის გ----- (ს/კ 0-----).

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ

გადაწყვიტა

1. შპს M-----ს სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდეს;
2. გაუქმდეს ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 5 ივლისის გადაწყვეტილება იმ ნაწილში, რომლითაც სს ვ-----ს სარჩელი დაკმაყოფილდა; შპს M-----ს სს ვ-----ს სასარგებლოდ დაეკისრა 70 894 ლარის გადახდა; შპს M-----ს დაეკისრა მოსარჩელისათვის წინასწარ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის თანხის 2127 ლარისა და სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიებისათვის გადახდილი სახ. ბაჟის 50 ლარის ანაზღაურება და საქმეზე გამოყენებული სარჩელის უზრუნველყოფის ღონისძიება დარჩა ძალაში და, ამ ნაწილში, მიღებულ იქნას ახალი გადაწყვეტილება;
3. სს ვ-----ს სარჩელი არ დაკმაყოფილდეს;
4. სს ვ-----ს შპს M-----ს სასარგებლოდ დაეკისროს 2836 ლარის გადახდა;
5. გაუქმდეს ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2016 წლის 19 მაისის განჩინებით გამოყენებული უზრუნველყოფის ღონისძიება და მოეხსნას ყადაღა შპს M-----ს თანასაკუთრებაში არსებული ქონების კუთვნილ წილს, მდებარე - ქ. თბილისში, რ-----ის გ----- (ს/კ 0-----);
6. სახელმწიფო ბაჟი გადახდილია;

7. გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით საქართველოს უზენაეს სასამართლოში, გადაწყვეტილების მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით, დასაბუთებული გადაწყვეტილების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით;

8. გადაწყვეტილების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება გადაწყვეტილების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია გადაწყვეტილების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია გადაწყვეტილების გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არა უგვიანეს 30 დღისა, გამოცხადდეს ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს გადაწყვეტილების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში, გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება გადაწყვეტილების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

თავმჯდომარე

სიმონ ჩხაიძე

მოსამართლეები

ნანა კალანდაძე

ლაურა მიქავა