



თბილისის სააპელაციო სასამართლო

გ ა ნ ჩ ი ნ ე ბ ა

საქართველოს სახელით

18 იანვარი, 2019 წელი

თბილისი

საქმე №2ბ/6566-18

ქ.

სამოქალაქო საქმეთა პალატა

მოსამართლე - ვანო წიკლაური

სხდომის მდივანი - ელენე ომანიძე

აპელანტი - შ-- „ნ-----“

წარმომადგენელი - ლ---- ხ-----ი

მოწინააღმდეგე მხარე - სს „დ-----“

წარმომადგენელი - ა-----

დავის საგანი - თანხის დაკისრება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება - თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 06 ივლისის გადაწყვეტილება

აპელანტის მოთხოვნა - გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და ახალი გადაწყვეტილების მიღებით სარჩელის დაკმაყოფილება

2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 06 ივლისის გადაწყვეტილებით შ-- „ნ-----“-ის სარჩელი არ დაკმაყოფილდა.

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

პირველი ინსტანციის სასამართლომ უდავოდ მიიჩნია შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2.1. 2014 წლის 27 ოქტომბერს შ-- „დ-----სა“ და შ-- „ნ-----“-ს შორის გაფორმდა დაზღვევის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულება, რომლის თანახმად, შეთანხმების მოქმედება განისაზღვრა 12 თვით ხელმოწერიდან.

აღნიშნული ხელშეკრულების საფუძველზე გაცემული სადაზღვევო პოლისით დამზღვევმა შ-- „ნ-----“-მა მისსავე სასარგებლოდ დააზღვია ავტომობილი D-----, s-----r, სახელმწიფო ნომერი - B-----.

ერთ-ერთ სადაზღვევო რისკად განისაზღვრა საგზაო შემთხვევა.

უფლებამოსილ მძღოლებს წარმოადგენდნენ შ-- „ნ-----“-ის თანამშრომლები. სადაზღვევო თანხა განისაზღვრა 25 000,00 აშშ დოლარით. განისაზღვრა მესამე პირთა პასუხისმგებლობის დაზღვევა და მძღოლისა და მგზავრების უბედური შემთხვევისაგან დაზღვევაც.

სასამართლო ემყარება შემდეგ მტკიცებულებას: მხარეთა ახსნა-განმარტებები ხელშეკრულება (ს.ფ. 61-62). დაზღვევის პოლისი (ს.ფ. 16).

2.2. 2015 წლის 04 ოქტომბერს თ-----ში, ქალაქ ა-----ში, მ-----ის რაიონში მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, მძღოლმა ჯ----- კ-----მ დაარღვია მანევრირების მარეგულირებელი ძირითადი პირობები, 2-----ე საგზაო სატრანსპორტო კანონის 8--- .

მძღოლი ჯ----- კ----- მართავდა ავტომანქანას დაფის მარკის უნაგირა საწვეარა, სარეგისტრაციო ნომერი - B-----, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი - შ-- „ნ-----“.

სასამართლო ემყარება შემდეგ მტკიცებულებას: მხარეთა ახსნა-განმარტებები თ-----ის მ-----ის რაიონის პოლიციის სამმართველოს მიერ გაცემული სატრანსპორტო შემთხვევისას ქონებრივი ზიანის დადგომის შესახებ აქტი (ს.ფ. 21-22).

პირველი ინსტანციის სასამართლომ განსახილველ საქმეზე დაადგინა შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2.3. სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ 2015 წლის 04 ოქტომბერს თ-----ში მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევა დადგა შ-- „ნ----- 2---“-ის ავტომანქანის მძღოლის ბრალეული ქმედების შედეგად.

სასამართლომ მიუთითა, რომ მოპასუხემ წარმოადგინა მოთხოვნის

გამომრიცხავი შესაგებელი და მიუთითა სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის დანაწესზე, რომლის თანახმადაც - მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით.

სასამართლომ ყურადღება გაამახვილა მხარეთა შორის არსებული ხელშეკრულების პირობებზე და განმარტა, რომ 2014 წლის 27 ოქტომბერს შ-- „დ-----სა“ და შ-- „ნ--- 2---“-ს შორის გაფორმებული დაზღვევის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულებით მხარეები არ შეთანხმებულან ბრალის მიუხედავად მზღვეველის პასუხისმგებლობის თაობაზე.

სასამართლომ მიუთითა, რომ თავად მოსარჩელე მხარის მიერ საქმეში წარმოდგენილია თ-----ის მ-----ის რაიონის პოლიციის სამმართველოს მიერ გაცემული სატრანსპორტო შემთხვევის შესახებ აქტი (იხ. ს.ფ. 21-22), რომლითაც დგინდება, რომ შ-- „ნ-----“-ის ავტომანქანის მძღოლმა ჯ----- კ-----მ დაარღვია მანევრირების მარეგულირებელი ძირითადი პირობები. აღნიშნულის საწინააღმდეგო მტკიცებულება, რაც გააქარწყლებდა მძღოლის ბრალეულობას, მოსარჩელის მიერ წარმოდგენილი არ არის. სასამართლო, ბრალის ხარისხის განსაზღვრის მიზნით მიზანშეწონილად მიიჩნია განემარტა, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალება წარმოადგენს მომეტებული საფრთხის წყაროს, შესაბამისად ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლები ვალდებული არიან ზედმიწევნით დაიცვან სახელმწიფოს მიერ დადგენილი რეგულაციები და წესები, რათა თავიდან იქნეს აცილებული საგზაო შემთხვევები. სასამართლომ ყურადღება გაამახვილა ასევე თვით დაზღვეული ავტომობილის მახასიათებლებზე (სპეციფიკაზე), კერძოდ, სასამართლომ მიუთითა, რომ ეს იყო სატვირთო ავტომობილი უნაგირა საწვევარა ნახევარმისაბმელით, რომლითაც მოსარჩელე ახორციელებდა ტვირთების გადაზიდვას უცხო ქვეყნის ტერიტორიაზე. სწორედ ნახევარმისაბმელის მანევრირების დროს მოხდა მძღოლის მიერ მანევრირების წესების დარღვევა, რამაც გამოიწვია ზიანი. სასამართლომ მიიჩნია, რომ ასეთი სპეციფიკის ავტომობილის მძღოლს კიდევ უფრო მეტი სიფრთხილე და წინდახედულობა მართებს ავტომობილის მართვისას. განსახილველ შემთხვევაში, სატრანსპორტო შემთხვევის შესახებ აქტი (იხ. ს.ფ. 21-22) ადასტურებს მძღოლის ბრალეულ ქმედებას, რაც უხეშ გაუფრთხილებლობად უნდა შეფასდეს. აღნიშნულის საწინააღმდეგო მტკიცება საქმეში არ გვაქვს.

შესაბამისად, სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ სადაზღვევო შემთხვევა დადგა მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობით, რაც მზღვეველს ათავისუფლებს თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან.

გათვალისწინებით იმისა, რომ სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია მოთხოვნის გამომრიცხველი გარემოება, აღარ მიიჩნია მიზანშეწონილად ზიანის ოდენობის თაობაზე მსჯელობა.

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:

2.4. სასამართლომ მიუთითა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლზე, რომლის თანახმად, დაზღვევის ხელშეკრულებით მზღვეველი მოვალეა აუნაზღაუროს დამზღვევს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. მყარად დადგენილი სადაზღვევო თანხით დაზღვევისას მზღვეველი მოვალეა გადაიხადოს სადაზღვევო თანხა ან შეასრულოს სხვა შეპირებული მოქმედება. დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო შესატანი (პრემია).

განსახილველ შემთხვევაში, მხარეთა შორის ვალდებულებით-სამართლებრივი ურთიერთობა წარმოიშვა 2014 წლის 27 ოქტომბერს შ-- „დ-----“ -----სა“ და შ-- „ნ-----“-ს შორის გაფორმებული დაზღვევის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულების საფუძველზე.

2.5. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის თანახმად, მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით.

სასამართლომ მიუთითა საკასაციო სასამართლოს განჩინებაზე, სადაც პალატა განმარტავს: „საკასაციო სასამართლო იზიარებს კასატორის (მოპასუხის) მოსაზრებას, რომ ვინაიდან მხარეთა შორის გაფორმებული ხელშეკრულება (და მისი სპეციფიკური პირობები) არ შეიცავდა მითითებას დამზღვევის ბრალით (განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით) სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურების მოვალეობის შესახებ, მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობის პირობებში, სადაზღვევო კომპანიას არ ეკისრებოდა დამდგარი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის შესაბამისად.

საკასაციო სასამართლო განმარტავს, რომ სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლის თანახმად, მზღვეველმა სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის დროს დამზღვევის მიმართ საკუთარი ვალდებულებების განსაზღვრისას უნდა იხელმძღვანელოს სადაზღვევო ხელშეკრულების დებულებებით.

თუმცა, იმის გათვალისწინებით, რომ სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლი მზღვეველს ათავისუფლებს ზიანის ანაზღაურების მოვალეობისაგან დამზღვევის განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევაში, დაზღვევის ხელშეკრულების მხარეებმა აღნიშნულისაგან განსხვავებულ

პირობაზე შეთანხმების სურვილის არსებობისას (კერძოდ, ბრალის მიუხედავად მზღვევლის მხრიდან ანაზღაურების ვალდებულება), ამის შესახებ ხელშეკრულებაში პირდაპირ უნდა მიუთითონ. თუ ხელშეკრულებით მხარეები პირდაპირ არ გაითვალისწინებენ ამ პირობას (პირდაპირ არ შეთანხმდებიან დამზღვევის ბრალით სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების შესახებ), აღნიშნული შემთხვევა დარეგულირდება სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლით, რომელიც განზრახი ან უხეში გაუფრთხილებლობით მომხდარი შემთხვევისას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას გამორიცხავს

მოცემულ შემთხვევაში, მხარეთა შორის არსებული ხელშეკრულება არ შეიცავს დებულებას დამზღვევის ბრალის არსებობისას (ან ბრალის მიუხედავად) ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების შესახებ. ამავე დროს, სააპელაციო სასამართლოს მიერ დადგენილია, რომ ავტოავარია გამოიწვია მძღოლის უხეშმა გაუფრთხილებლობამ („ავტოსაგზაო შემთხვევა განაპირობა მძღოლის მიერ მანევრირების წესების უგულვებელყოფამ, რომელთა დაცვის შემთხვევაში, მას შეეძლო საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება.“ (იხ. სუსგ №ას -1319 -1257 -2014, 30 ოქტომბერი, 2015 წელი) .

ასევე უზენაესი სასამართლოს განმარტებით - „საკასაციო პალატა განუმარტავს კასატორს, რომ ხელშეკრულება მხარეთა ვალდებულების განმსაზღვრელი იმ დებულებებისაგან შედგება, რომელიც ხელშემკვრელთა თავისუფალი ნების გამოვლენის შედეგად მიღწეულ შეთანხმებას ასახავს (სკ-ის 327-ე მუხლი) და კანონის თანახმად, სწორედ ამ ჩარჩოშია მოქცეული მათი პასუხისმგებლობის ფარგლებიც (გარდა კანონის იმპერატიული დანაწესებისა). ვალდებულებითი სამართლის ეს უზოგადესი პრინციპი თანაბრად ვრცელდება ყველა სახელშეკრულებო ურთიერთობაზე, რომელთა შორისაცაა დაზღვევის ხელშეკრულება. მეტი სიცხადისათვის შეიძლება ითქვას, რომ კონკრეტული სახელშეკრულებო ურთიერთობის მარეგულირებელი სპეციალური ნორმები აზუსტებენ ხელშეკრულების არსებით პირობებზე შეთანხმების ზოგად პრინციპს. ამგვარ ნორმათა რიგს განეკუთვნება სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლი, რომლის პირველი ნაწილის თანახმად, დაზღვევის ხელშეკრულებით მზღვეველი მოვალეა აუნაზღაუროს დამზღვევს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. მყარად დადგენილი სადაზღვევო თანხით დაზღვევისას მზღვეველი მოვალეა გადაიხადოს სადაზღვევო თანხა ან შეასრულოს სხვა შეპირებული მოქმედება.

მოცემულ შემთხვევაში, საგულისხმოა მოპასუხის შესაგებელი, რომელიც არ დაეთანხმა იმ ფაქტს, რომ უფლებამოსილი მძღოლის მხრიდან არ ჰქონდა ადგილი მოძრაობის წესების დარღვევას. აღნიშნულით მან იმგვარი არსებითი შედაცვა წარმოადგინა, რომელიც გამორიცხავს მოთხოვნის დაკმაყოფილებას.

არსებითი შესაგებლის ფარგლებში კი, სწორედ მოსარჩელის მტკიცების ტვირთს წარმოადგენდა იმის დადასტურება, რომ მისი უფლებამოსილი პირის მხრიდან არ დარღვეულა „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნები, ხოლო სადაზღვევო შემთხვევა ექვემდებარებოდა ანაზღაურებას”. (იხ. სუსგ №ას -92-88-2016, 11 მარტი, 2016 წელი; ასევე იხ. უზენაესი სასამართლოს მიერ დამკვიდრებული ერთგვაროვანი პრაქტიკა - სუსგ №ას -291-273-2014, 21 ივლისი, 2014 წელი; სუსგ №ას - 943-901-2013, 17 თებერვალი, 2014 წელი; სუსგ №ას -1217 -1146 -2012, 22 ოქტომბერი, 2012 წელი; სუსგ №ას -760-728-2016, 4 ნოემბერი, 2016 წელი).

სასამართლომ განმარტა, რომ განსახილველ შემთხვევაში მხარეთა შორის არსებული ხელშეკრულება არ შეიცავდა დათქმას ბრალის მიუხედავად მზღვევლის პასუხისმგებლობის თაობაზე. ამასთან, წარმოდგენილი მტკიცებულებები ადასტურებს მძღოლის ბრალეულობას, რაც იძლევა სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის კვალიფიკაციის საფუძველს. შესაბამისად, მზღვევლი თავისუფლდება ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებისგან, რაც სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის საფუძველია.

3. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები

3.1.1. აპელანტი არ იზიარებს სასამართლოს დასკვნას მასზედ, რომ 2014 წლის 04 ოქტომბერს თ-----ის რესპუბლიკაში მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობით მოქმედების შედეგად დადაგა. აღნიშნულთან დაკავშირებით აპელანტი მიუთითებს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის ახსნა-განმარტებაზე, სადაც ის იძლევა დეტალურ განმარტებას მასზედ, თუ კონკრეტულად რამ გამოიწვია ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა. აპელანტი განმარტებით სადაზღვევო პროდუქტის შეძენის არსი მდგომარეობს იმაში, რომ დამზღვევს აუნაზღაურდეს სადაზღვევო შემთხვევით დამდგარი ზიანი. აპელანტი ხაზს უსვამს იმ გარემოებას, რომ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის დროს მძღოლი იმყოფებოდა ფხიზელ მდგომარეობაში, აღნიშნული კი თავის მხრივ გამორიცხავს უხეში ბრალის შედეგად შემთხვევის დადგომას.

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.

4.1. ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება:

4.1.1. 2014 წლის 27 ოქტომბერს ერრთი მხრივ შ-- „დ-----
---ს“ და მეორე მხრივ შ-- „ნ----- ს“ შორის დაზღვევის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულება გაფორმდა. ხელშეკრულების მოქმედების ვადა 12 თვით განისაზღვრა.

2-----წ. #M----- სადაზღვევო პოლისით დგინდება, რომ მხარეებს შორის 2----- წელს გაფორმებული დაზღვევის სფეროში თანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულების ფარგლებში დაზღვეული იქნა შ-- „ნ-----ის“ საკუთრებაში არსებული ავტოსატრანსპორტო საშუალება მარკა, მოდელი - D-----, ავტომობილის ტიპი - s-----r, სახელმწიფო ნომრით - B-----. სადაზღვევო რისკებს წარმოადგენდა: საგზაო შემთხვევა, სტიქიური უბედურებები, ხანძარი, მეხის დაცემა, აფეთქება, ვანდალიზმი, სხვადასხვა საგნის დაცემა, ქურდობა, ძარცვა, ყაჩაღობა, სრული განადგურება. უფლებამოსილ მძღოლებს არანაკლებ 22 წლის ასაკის, მინიმუმ ორ წლიანი გამოცდილების მქონე შ-- „ნ-----ის“ თანამშრომლები წარმოადგენდნენ. (ს.ფ. 16; 61-70)

4.1.2. 2015 წლის 04 ოქტომბერს თ-----ის რესპუბლიკაში, ქალაქ ა-----ში მე-100 წლის სამრეწველო ზონის შიგნით B-- - მ-----ის წინ მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაზიანდა შ-- „ნ-----ის“ საკუთრებაში არსებული 2-----წ. დაზღვევის სფეროში ურთიერთთანამშრომლობის შესახებ ხელშეკრულების ფარგლებში დაზღვეული სატრანსპორტო საშუალება.

4.1.3. სააპელაციო სასამართლო დადგენილად მიიჩნევს ფაქტობრივ გარემოებას

მასზედ, რომ 0----- წელს მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა გამოწვეული იყო უფლებამოსილი მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობით, რაც დაზღვევის ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად სადაზღვევო თანხის გადახდის შესაძლებლობას გამორიცხავს.

აღნიშნულთან დაკავშირებით სააპელაციო სასამართლო ყურადღებას მიაპყრობს თ-----ის რესპუბლიკის მ-----ის რაიონის პოლიციის სამმართველოს პოლიციის მიერ 0----- წელს შედგენილ აქტზე, საიდანაც ირკვევა, რომ 0----- წელს მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის დროს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ჯ----- კ----- მისი მართვის ქვეშ არსებული დაფის მარკის უნაგირა საწევარა (სარეგისტრაციო ნომერი B-----) სატრანსპორტო საშუალებით, მე-100 წლის სამრეწველო ზონის შიგნით (B-----) სერვისის წინ მდგომ ნახევარ მისაბმელის (სარეგისტრაციო ნომერი B-----) უკან მანევრირების გზით უნაგირა საწევარაზე ჩაბმას ცდილობდა, რა დროსაც უკან მანევრირების დროს უნაგირა საწევარას მარჯვენა უკანა ნაწილი და მისაბმელის მარჯვენა წინა ნაწილი ერთმანეთს შეეჯახა, აღნიშნული სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაზიანდა სატრანსპორტო საშუალებები და გამოიწვია მატერიალური ზიანი. აღნიშნული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის დროს, მძღოლმა ჯ----- კ-----მ დაარღვია 2----ე საგზაო სატრანსპორტო კანონის 8--- ქვეპუნქტი (მანევრირების მარეგულირებელი ძირითადი პირობების დარღვევა) (ს.ფ. 21-22). ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობით დადგომის, დადასტურებულად მიჩნევის მიზნებისთვის სააპელაციო სასამართლო ყურადღებას მიაქცევს შ-- „ნ-----ის” დირექტორის რ----- ა-----ის მოხსენებით ბარათზე, რომლითაც ამ უკანასკნელმა 09.10.2015 წელს სადაზღვევო კომპანიას მიმართა და განმარტა, რომ 2015 წლის 04 ოქტომბერს იმყოფებოდა თ-----ის რესპუბლიკაში ავტომანქანის შესაკეთებლად, ავტომანქანის შეკეთების შემდეგ მძღოლის ჯ----- — კ-----ის დაუდევრობის (უძილობის) გამო მოხდა ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა, რომლის დროსაც დაზიანდა მისი კუთვნილი ავტომანქანა. (ს.ფ. 30) მართალია მოსარჩელე მხარე უთითებს, რომ განმარტებით ბარათში მითითებული ინფორმაცია სინამდვილეს არ შეესაბამება, რადგან დოკუმენტი მას არ შეუდგენია, ამასთან, მითითებულ პერიოდში არც თ-----ის რესპუბლიკაში იმყოფებოდა, თუმცა დირექტორის მიერ ხელმოწერილი დოკუმენტის პირობებში პასუხგაუცემელი რჩება კითხვა, თუ საზოგადოების დირექტორი არ ეთანხმებოდა მის მიერ ხელმოწერილი დოკუმენტის შინაარსს, რატომ არ მიმართა სადაზღვევო კომპანიას აღნიშნულ დოკუმენტში მითითებული ინფორმაციის გასაბათილებლად. სადავო საკითხთან მიმართებით მხედველობაშია მისაღები თავად დაზიანებული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის - ჯ----- კ-----ის ახსნა-განმარტებაც, სადაც ეს უკანასკნელი განმარტავს, რომ იმყოფებოდა თ-----ში ტვირთის გადაზიდვის მიზნით, რა დროსაც სურდა ავტომობილის სადგომზე ჩაყენება უკან სვლით, როდესაც დაიწყო მოძრაობა არასწორად მიუთითეს და შედეგად მოახდინა

შეჯახება. ნიშანდობლივია, რომ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი თავის ახსნა-განმარტებაში ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის შესახებ ფაქტებს პოლიციის მიერ 0-----წ. შედგენილ აქტში მითითებული ფაქტებისგან განსხვავებულად გადმოსცემს, ამასთან შეჯახების გამომწვევ მიზეზად შესასრულებელ მანევრთან დაკავშირებით მესამე პირის მხრიდან არასწორ მითითებას ასახელებს. სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ მიუხედავად იმისა რა მანევრის შესრულებას ცდილობდა სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი, სადავო საკითხის გადაწყვეტის მიზნით პასუხი უნდა გაეცეს კითხვას მანევრის განხორციელებისას სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი მოქმედებდა თუ არა კეთილსინდისიერად, განსაკუთრებული „სიფრთხილის ზომების“ დაცვის ფარგლებში. აღსანიშნავია, რომ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი შემთხვევის გამომწვევ მიზეზად მესამე პირის მხრიდან შესასრულებელი მანევრის შესახებ არასწორ მითითებას ასახელებს. შემთხვევასთან დაკავშირებით მძღოლის მიერ დასახელებული მიზეზის (რომ შემთხვევის დადგომა მესამე პირის არასწორმა მითითებამ გამოიწვია) და იმ გარემოების მხედველობაში მიღებით, რომ სატრანსპორტო საშუალების უფლებამოსილი მძღოლი მინიმუმ ორ წლიანი გამოცდილების მქონე პირი იყო ან/და უნდა ყოფილიყო, პალატა მიდის დასკვნამდე, რომ სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი შემთხვევის დადგომისას სიფრთხილის ზომების მიუღებლად, გონივრული წინდახედულების გარეშე მაშასადამე „უხეში გაუფრთხილებლობით“ მოქმედებდა.

უზენაესმა სასამართლომ თავის ერთ-ერთ განჩინებაში (საქმე №ას-33-406-05) გერმანიის ფედერალური უმაღლესი სასამართლოს 2000 წლის 14 ივნისის გადაწყვეტილებაზე მითითებით, „უხეში გაუფრთხილებლობის“ ცნებასთან მიმართებით განმარტა შემდეგი: უხეში გაუფრთხილებლობა სახეზეა, როდესაც გარკვეულ ვითარებებში და გარემოებებში პირისაგან მოსალოდნელია გამოიჩინოს კეთილსინდისიერება, რაც ყველასათვის ნათელია და ასეთ შემთხვევაში პირი არ იჩენს კეთილსინდისიერებას - უჩვეულოდ დიდი მასშტაბით, მოცულობით, იგნორირებას უკეთებს და არღვევს მას. ჩვეულებრივი გაუფრთხილებლობისაგან განსხვავებით უხეში გაუფრთხილებლობა წარმოადგენს უპატიებელ შეცდომას სუბიექტური თვალსაზრისითაც კი. საბოლოოდ, იმ პირობებში, როდესაც მძღოლად მუშაობის მინიმუმ ორ წლიანი გამოცდილების მქონე პირი უკუსვლით მოძრაობის შედეგად გამოწვეული ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის გამომწვევ მიზეზად მესამე პირის არასწორ მითითებას ასახელებს, აღნიშნული იძლევა დასკვნის საფუძველს, რომ მძღოლი მანევრირებას მხოლოდ მესამე პირის მითითებაზე დაყრდნობით ასრულებდა, რითაც უჩვეულოდ დიდი მასშტაბით უგულებელყო მასზე დაკისრებული მოვალეობის კეთილსინდისიერად შესრულება.

4.1.4. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლის პირველი ნაწილის

თანახმად, დაზღვევის ხელშეკრულებით მზღვეველი მოვალეა აუნაზღაუროს დამზღვევს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. **ნორმის ანალიზიდან გამომდინარე, სადაზღვევო შემთხვევის შეფასებისათვის, ანუ იმისათვის, რომ სადაზღვევო რისკი განხორციელებულად და შესაბამისად, სადაზღვევო შემთხვევა დამდგარად ჩაითვალოს, უნდა დადგინდეს, სადაზღვევო შემთხვევა შეიცავს თუ არა ხელშეკრულებით შეთანხმებულ შემთხვევებს, რამდენადაც ხელშეკრულებაში შესაბამისი შეთანხმების არ არსებობა გამორიცხავს სადაზღვევო შემთხვევის კვალიფიკაციის და სადაზღვევო კომპანიის მხრიდან თანხის გადახდის, სამართლებრივ საფუძველს.**

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის თანახმად მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით.

ამდენად, დასახელებული ნორმა ითვალისწინებს მზღვეველის გათავისუფლებას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებისგან დამზღვევის მიერ სადაზღვევო შემთხვევის განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით გამოწვევის დროს. დაზღვევის ხელშეკრულების მხარეებმა აღნიშნულისაგან განსხვავებულ პირობაზე შეთანხმების სურვილის არსებობისას (კერძოდ, ბრალის მიუხედავად მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურების ვალდებულება), ამის შესახებ ხელშეკრულებაში პირდაპირ უნდა მიუთითონ. თუ ხელშეკრულებით მხარეები პირდაპირ არ გაითვალისწინებენ ამ პირობას (პირდაპირ არ შეთანხმდებიან დამზღვევის ბრალით სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების შესახებ), აღნიშნული შემთხვევა დარეგულირდება სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლით, რომელიც განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით მომხდარი შემთხვევისას ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას გამორიცხავს.

მოცემულ შემთხვევაში, უდავოა, რომ მხარეთა შორის არსებული ხელშეკრულება არ შეიცავს დებულებას დამზღვევის ბრალის არსებობისას (ან ბრალის მიუხედავად) ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების შესახებ. წინამდებარე განჩინების 4.1.3. პუნქტით სააპელაციო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა მძღოლის უხეშმა გაუფრთხილებლობამ გამოიწვია. აღნიშნულის გათვალისწინებით სააპელაციო პალატა იზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს დასკვნას მასზედ, რომ მოცემულ შემთხვევაში არ არსებობს სადაზღვევო კომპანიის მხრიდან ზიანის ანაზღაურების წინაპირობები.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

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

6. საპროცესო ხარჯები

6.1. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის დანაწესიდან გამომდინარე, საბოლოოდ სახ.ბაჟის გადახდა ეკისრება წაგებულ მხარეს. განსახილველ შემთხვევაში ვინაიდან სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა, შესაბამისად, აპელანტის მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი, მისთვის ანაზღაურებას არ ექვემდებარება და გადახდილი ბაჟი უნდა დარჩეს სახელმწიფო ბიუჯეტში .

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ

და ა დ გ ი ნ ა :

1. შ-- „ნ-----ის” სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. მოცემულ საქმეზე უცვლელად დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 06 ივლისის გადაწყვეტილება.
3. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაეს სასამართლოში დასაბუთებული განჩინების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, სარეზოლუციო ნაწილის მე-4 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით თბილისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით.
4. 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-ე 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.

მოსამართლე

ვანო წიკლაური