

საქმე № 330210018002466581



საქმე №2ბ/7898-18

გ ა დ ა წ ყ ვ ე ტ ი ლ ე ბ ა
საქართველოს სახელით

07 მარტი, 2019 წ.
თბილისი

ქ.

თბილისის სააპელაციო სასამართლო
სამოქალაქო საქმეთა პალატა

მოსამართლე – გოდერძი გიორგიშვილი

სხდომის მდივანი - ნათია ხოლოაშვილი

აპელანტი - სს „ს-----“ (მოპასუხე)

წარმომადგენელი - ა----- ბ-----ე

მოწინააღმდეგე მხარე - ქ-----ა (მოსარჩელე)

წარმომადგენელი - ხ----- ს-----ე

მესამე პირი დამოუკიდებელი სასარჩელო მოთხოვნის გარეშე - გ-----
ა-----

დავის საგანი - თანხის დაკისრება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება – თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 25 ოქტომბრის გადაწყვეტილება

ა ღ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი :

1. ქ-----ამ სარჩელი აღძრა თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიაში სს „ს-----ს“ მიმართ და სადაზღვევო ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შესრულება მოითხოვა 4 855.00 ლარის ოდენობით.

2. ქ-----ა სარჩელს შემდეგ გარემოებებზე აფუძნებდა:

2-----ს, ქ-----სა და სს „ს-----ს“ შორის გაფორმდა სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ ხელშეკრულება N1-----, რომელიც ითვალისწინებდა ქ-----ის ბალანსზე რიცხული ავტომანქანების დაზღვევის მომსახურების შესყიდვას, რომლის ტექნიკური მახასიათებლები და ერთეულის ღირებულებები განისაზღვრა დანართის შესაბამისად.

2-----ს ქ. თბილისში, კ-----ზე, ო-----ის მიმართულებით მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომლის დროსაც დაზიანდა ქ-----ის ბალანსზე მყოფი და ზემოხსენებული ხელშეკრულების საფუძველზე სს „ს-----ში“ დაზღვეული ავტომობილი - კ----- (სახ. ნომრით F-----). ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ შეტყობინება და შესაბამისი დოკუმენტაცია მიეწოდა მზღვეველს სს „ს-----ს“, რომელმაც 2----- წერილით უარი განაცხადა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებაზე.

ავტოსაგზაო შემთხვევასთან დაკავშირებით ა/მანქანის მძღოლი გ----- ცნობილი იქნა სამართალდამრღვევად საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-6, მე-6 სეკუნდა, მე-7 და მე-8 ნაწილებით გათვალისწინებული სამართალდარღვევებისათვის და დაჯარიმდა 250 ლარით.

სს „ს-----მ“ ჩაატარა ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზა. შპს „ტ-----ის“ ექსპერტიზის დასკვნის თანახმად, ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მომხდარა ავტომობილ კ-----ს ტექნიკური გაუმართაობით. ავტომობილის საჭის მექანიზმი და სავალი ნაწილი (სამუხრუჭე სისტემა) ტექნიკურად გამართულია. ასევე, მითითებულია, რომ კ-----ს მძღოლმა გზის ამ მონაკვეთზე ავტომობილის მართვისას უგულებელყო „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა, რომლის დაცვის შემთხვევაში ტექნიკური თვალსაზრისით, მას შეეძლო საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება.

3. მოთხოვნის გამომრიცხავი შესაგებლით, სს „ს-----მ“ სარჩელი არ ცნო იმ გარემოებაზე მითითებით, რომ ა/საგზაო შემთხვევა გამოწვეული იყო ავტომანქანის მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობით, რასაც ადასტურებდა ექსპერტიზის დასკვნა. სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის თანახმად კი, მზღვეველი თავისუფლდებოდა თავისი

მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოწვეული იყო დამზღვევის განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით. ამასთან, მოპასუხე მხარე შესაგებლით სადავოდ ხდიდა მოსარჩელის ა/მანქანისათვის მიყენებული ზიანის ოდენობას.

4. თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 25 ოქტომბრის გადაწყვეტილებით, ქ-----ის სარჩელი დაკმაყოფილდა. სს „ს-----ს“ ქ-----ის სასარგებლოდ გადასახდელად დაეკისრა 4855 ლარი. ამავე გადაწყვეტილებით, სს „ს-----ს“ სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ გადასახდელად დაეკისრა სახელმწიფო ბაჟი 72.82 ლარის ოდენობით.

5. პირველი ინსტანციის სასამართლომ შპს „ს-----ის“ მიერ 2017 წლის 4 ნოემბერს შედგენილი N1--- აქტის საფუძველზე, დადგენილად მიიჩნია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარმა ზიანმა შეადგინა 4855 ლარი. სასამართლოს მითითებით, აღნიშნული აქტით დეტალურად იყო გაწერილი ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს დაზიანებული ავტომანქანის აღსადგენად საჭირო ნაწილებისა და შესასრულებელი სამუშაოების აღწერილობა, ხოლო ამის საწინააღმდეგო რაიმე მტკიცებულება მოპასუხეს წარმოდგენილი არ ჰქონდა.

სასამართლომ დადგენილად არ მიიჩნია და შესაბამისად, არ გაიზიარა სს „ს-----ს“ განმარტება, რომ ა/საგზაო შემთხვევის დადგომაში მძღოლს მიუძღოდა ბრალი.

მითითებული სადავო გარემოების დადგენისას, სასამართლომ დაუსაბუთებლად მიიჩნია შპს „ტ-----ის“ ექსპერტიზის დასკვნა, რომლიც მიუთითებდა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მომხდარა ავტომობილ კ-----ს ტექნიკური გაუმართაობით. ავტომობილის საჭის მექანიზმი და სავალი ნაწილი (სამუხრუჭე სისტემა) ტექნიკურად გამართული იყო. ასევე, კ-----ს მძღოლმა გზის ამ მონაკვეთზე ავტომობილის მართვისას უგულვებელყო „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32.1 მუხლის *(მძღოლმა, რომელსაც განზრახული აქვს რომელიმე მანევრის შესრულება, ეს მანევრი უნდა დაიწყოს მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დარწმუნდება, რომ არ შეუქმნის საფრთხეს მის უკან, წინ და გვერდით როგორც თანმხვედრი, ისე საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს, მათი მდებარეობის, მოძრაობის მიმართულებისა და სიჩქარის გათვალისწინებით)* მოთხოვნა, რომლის დაცვის შემთხვევაში ტექნიკური თვალსაზრისით, მას შეეძლო საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება.

სასამართლომ აღნიშნა, რომ ექსპერტიზის დასკვნიდან გამომდინარე, ექსპერტი ცალსახად მიუთითებდა და ვარაუდობდა, რომ მოცემულ მონაკვეთში მოძრაობისათვის დასაშვები სიჩქარე იყო 50 კმ/სთ, თუმცა ამის დამადასტურებელი რაიმე მტკიცებულება მოპასუხის მიერ საქმეში არ იყო წარმოდგენილი. ასევე, არ იყო დადგენილი რა სიჩქარით მოძრაობდა მძღოლი მოცემულ შემთხვევაში. ექსპერტიზის კვლევითი ნაწილში აღნიშნული იყო მხოლოდ ვარაუდი, რომ მძღოლმა

ავტომობილის მართვისას დაარღვია გასათვალისწინებელი პირობები (საგზაო პირობები და მოძრაობის სიჩქარე) და დროის მცირე მონაკვეთში, დაახლოებით 2-2.5 წმ-ში უყურადღებოდ დატოვა მოძრავი ავტომობილი.

ამდენად, პირველი ინსტანციის სასამართლოს მითითებით, საქმეში წარმოდგენილი არც ერთი მტკიცებულებით არ დასტურდება, რომ მძღოლი გ---- ა----- მის მფლობელობაში არსებულ ა/მანქანას 50 კმ.სთ სიჩქარით მართავდა, თუ მეტი სიჩქარით, ასევე არც ერთი მტკიცებულებით არ დასტურდება მოცემულ მონაკვეთში რამდენი იყო დასაშვები სიჩქარე. აღნიშნულზე არ იყო მითითება არც წარმოდგენილ ექსპერტის დასკვნაში, არც სხვა მტკიცებულებებში, ისევე როგორც შემთხვევაში მონაწილე პირთა ახსნა-განმარტებებში, მათ შორის გ---- ა----- -ის ახსნა-განმარტებაში.

ამასთან, მიუხედავად იმისა, რომ წარმოდგენილ ექსპერტის დასკვნაში აღნიშნული იყო, რომ გ---- ა----- -ის მართვის ქვეშ მყოფ ავტომანქანას გააჩნდა დასაშვებზე მეტი სიჩქარე, ამავე დასკვნის დასკვნით ნაწილში არ იყო აღნიშნული, თუ რამდენი იყო დასაშვები სიჩქარე, შესაბამისად ავტომობილის ზუსტი სიჩქარის გაანგარიშება შეუძლებელი იყო.

ამდენად, სასამართლომ არ გაიზიარა მოპასუხის მითითება, რომ დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია დამზღვევის უხეშმა გაუფრთხილებლობამ, ვინაიდან ვერც წარმოდგენილი ექსპერტიზის დასკვნით და ვერც საქმის სხვა მასალებით ვერ დასტურდებოდა ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობა.

ამავდროულად სასამართლომ აღნიშნა, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 799.1 მუხლის 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, ხოლო მე-2 ნაწილის მიხედვით, დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო შესატანი (პრემია), სს „ს-----ს“ მხრიდან დამზღვევისათვის სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად არ ანაზღაურებულა; შესაბამისად, სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოპასუხე მხარეს ქ----- -ის სასარგებლოდ გადასახდელად უნდა დაკისრებოდა 4855 ლარი.**

6. აღნიშნული გადაწყვეტილება სააპელაციო წესით გაასაჩივრა სს „ს----- -მ“, რომელმაც გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და სააპელაციო სასამართლოს მიერ ახალი გადაწყვეტილების მიღებით სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა მოითხოვა.

7. სს „ს-----ს“ სააპელაციო საჩივარი ეფუძნება შემდეგ გარემოებებს:

სასამართლომ არასწორად მიიჩნია დადგენილად გ---- ა----- -ის მიერ ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის გასაჩივრების შესახებ გარემოება ისეთ პირობებში, როდესაც მოსარჩელე მხარის მიერ

სასამართლოში არ ყოფილა წარდგენილი ამ გარემოების დამადასტურებელი არცერთი მტკიცებულება. აღნიშნულის საწინააღმდეგოდ, კი მოპასუხე მხარემ პირველი ინსტანციის სასამართლოს მოსამზადებელ სხდომაზე წარდგენილ მოსაზრებაში მიუთითა, რომ ჯარიმის დაფარვა განხორციელდა დროულად, რაც ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ მძღოლი დაეთანხმა სამართალდამცველთა მიერ მისი ქმედებისთვის მიცემულ კვალიფიკაციასა და სანქციას.

სასამართლოს დადგენილად უნდა მიეჩნია ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნაში მითითებული ფაქტობრივი გარემოება, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მომხდარა ავტომობილის ტექნიკური გაუმართაობის გამო და მოხდა მძღოლის მიერ "საგზაო მოძრაობის შესახებ" საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნათა დარღვევის გამო.

იმ ფაქტს, რომ მოსარჩელის მძღოლმა - გ----- ა-----მ დაარღვია ასკ-ის 125-ე მუხლის მე-6 ნაწილის მოთხოვნა (გზის სავალ ნაწილზე ტრანსპორტის განლაგების, მოძრაობის დაწყების ან/და მანევრირების წესების დარღვევა) სასამართლო ადასტურებდა გადაწყვეტილების 3.1.4 პუნქტის პირველი აბზაციტ (დაეყრდნო ჯარიმის ქვითარს). შესაბამისად, საქმის მასალებით დადგენილი იყო, რომ მძღოლმა დაარღვია გზაზე ტრანსპორტის განლაგების, მოძრაობის დაწყების და მანევრირების წესები, ხოლო ექსპერტი მიუთითებდა, რომ მძღოლმა არ გაითვალისწინა ამ დროს მანევრის და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეთა უსაფრთხოება, რაც გახდა ავარიის მიზეზი. აპელანტის წარმომადგენლის განმარტებით, თუ მძღოლი არ დაარღვევდა მანევრირების წესებს, გაითვალისწინებდა მანევრის უსაფრთხოებას და მდებარეობას, ავარია არ მოხდებოდა. აღნიშნული გარემოებები წარმოადგენენ ლოგიკურ ჯაჭვს, რომელიც სასამართლომ დადგენილად არ მიიჩნია იმ მიზეზის გამო, რომ ექსპერტის დასკვნიდან გამომდინარე, ავარიის ადგილზე მოძრაობის დასაშვები სიჩქარე იყო 50 კმ/სთ.

აპელანტის მითითებით, სასამართლომ არ იხელმძღვანელა სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 105-ე მუხლის მე-2 ნაწილის, 172-ე მუხლის, 173-ე მუხლის პირველი და მე-2 ნაწილების, ასევე, სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლით, რომლებითაც უნდა ეხელმძღვანელა, უგულებელყო ანალოგიურ საქმეებზე არსებული სასამართლო პრაქტიკა და საქმისთვის გადამწყვეტი მნიშვნელობის მქონე გარემოებების საფუძვლიანი გამოკვლევის გარეშე გამოიტანა გადაწყვეტილება.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი :

სააპელაციო პალატა დადგენილად მიიჩნევს საქმის გადაწყვეტისათვის მნიშვნელობის მქონე შემდეგ ფაქტობრივ გარემოებებს:

8. 2-----, ქ-----სა (შემსყიდველი) და სს „ს-----ს“ (მიმწოდებელი) შორის გაფორმდა სახელმწიფო შესყიდვების შესახებ N1----- ხელშეკრულება.

ხელშეკრულება ითვალისწინებდა ქ-----ის ბალანსზე რიცხული ავტომატური დაზღვევის მომსახურების სახელმწიფო შესყიდვას, რომლის ტექნიკური მახასიათებლები და ერთეულის ღირებულებები განისაზღვრა მომსახურების ხარჯთაღრიცხვაში, დანართი 8-ის შესაბამისად.

სადაზღვევო პირობების მე-5 მუხლით (საერთო გამოწვევისები) გათვალისწინებული იქნა ის გამოწვევისები (გარემოებები), რომელთა არსებობის შემთხვევაში სადაზღვევო ანაზღაურება არ ანაზღაურდებოდა, ამასთან, გამოწვევისები ეხებოდა დაზღვევის მთელ ხელშეკრულებას (ხელშეკრულებას, პირობებს და პოლისს). ხოლო, **5.1.17 პუნქტით განისაზღვრა, რომ ყველა სხვა შემთხვევაში, მზღვეველი უფლებამოსილი იყო უარი განეცხადებინა სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე, საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად** (ტომი 1; ს.ფ. 19-28; ს.ფ. 29-31).

9. 22.10.2017 წელს, ქ. თბილისში, კ-----ზე, ო-----ის მიმართულებით არსებულ მონაკვეთზე მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომლის დროსაც დაზიანდა ქ-----ის ბალანსზე მყოფი და ზემოხსენებული ხელშეკრულების საფუძველზე სს „ს-----“ დაზღვეული ავტომობილი - კ----- (სახ. ნომრით F-----) (ტომი 1; ს.ფ. 34-35).

10. ავტოსაგზაო შემთხვევასთან დაკავშირებით ა/მანქანის მძღოლი გ---- ა----- ცნობილი იქნა სამართალდამრღვევად საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-6, მე-6², მე-7 და მე-10 ნაწილებით გათვალისწინებული სამართალდარღვევისათვის და დაჯარიმდა 250 ლარით (ტომი 1; ს.ფ. 37) **(პალატა აქვე მიუთითებს, რომ მოსარჩელეს არ წარმოუდგენია მტკიცებულება, რაც დაადასტურებდა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმის გასაჩივრების ფაქტს. ამასთან, პალატა აღნიშნავს, რომ მოწინააღმდეგე მხარემ, სს „ს-----“ მიერ სააპელაციო საჩივრით სადავოდ გამხდარ ის ფაქტობრივი გარემოება, რომ გ---- ა-----ის მიერ აღნიშნული ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა ოქმი გასაჩივრებული არ იყო, სააპელაციო შესაგებლით არ უარყო და შემოიფარგლა მხოლოდ იმაზე მითითებით, რომ ვინაიდან, გასაჩივრებული გადაწყვეტილება საჯაროო ქვითარს არ დაყრდნობია, ამ გარემოებას საქმისათვის მნიშვნელობა არ ჰქონდა. შესაბამისად, აპელანტის (მოპასუხის) სააპელაციო საჩივარში მითითებულ გარემოებას, რომ ჯარიმის დაფარვა განხორციელდა დროულად, რაც ადასტურებდა, რომ მძღოლი დაეთანხმა მისი ქმედებისთვის მიცემულ კვალიფიკაციასა და სანქციას, პალატა დადგენილად მიიჩნევს - იხ. სუსგ ას-1510-1425-2012).**

11. შპს „ს-----ის“ მიერ 2017 წლის 4 ნოემბერს შედგენილი N1--- აქტის თანახმად, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანი შეადგენს 4855.00 ლარს (ტომი 1; ს.ფ. 36).

12. ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ შეტყობინება და შესაბამისი დოკუმენტაცია მიეწოდა მზღვეველს სს „ს-----“.

13. 1----- წლის N--- წერილით, სს „ს-----მ“ უარი განაცხადა სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებაზე. სადაზღვევო კომპანიამ უარის თქმის საფუძველად მიუთითა იმ გარემოებაზე, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოწვეული იყო მძღოლის - გ--- ა-----ის უხეში გაუფრთხილებელი ქმედების შედეგად და სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის დანაწესი სს „ს-----ს“ ათავისუფლებდა აღნიშნული ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებისაგან (ტომი 1; ს.ფ. 49).

14. წინამდებარე სასარჩელო განცხადებით, ქ-----ის მოთხოვნას წარმოადგენს მოპასუხე სს „ს-----სთვის“, დაზღვევის ხელშეკრულებით ნაკისრი ვალდებულების შესრულების მიზნით, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება - 4 855.00 ლარის ოდენობით.

15. პალატა მიიჩნევს, რომ სასარჩელო მოთხოვნის დამფუძნებელ ნორმას წარმოადგენს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლი, რომლის თანახმად, 1. 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. 2. დამზღვევი ვალდებულია გადაიხადოს სადაზღვევო შესატანი (პრემია).

16. მოცემულ შემთხვევაში, სს „ს-----მ“ წარადგინა მოთხოვნის გამომრიცხავი შესაგებლი, რომლითაც თავისი პოზიცია დააფუძნა მოდავე მხარეთა შორის გაფორმებული ხელშეკრულების სადაზღვევო პირობების 5.1.17 პუნქტსა (**ყველა სხვა შემთხვევაში, მზღვეველი უფლებამოსილია უარი განაცხადოს სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე, საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად**) და საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლზე (**მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით**).

17. სააპელაციო სასამართლოს მოსაზრებით, იმის დასადგენად, წარმოეშვა თუ არა მზღვეველს დამდგარი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება, უნდა დადგინდეს შემდეგი გარემოებები: 1. ითვალისწინებდა თუ არა დაზღვევის ხელშეკრულება იმ ავტოშემთხვევის ანაზღაურებას, რომელიც უფლებამოსილი მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობის შედეგად დადგებოდა. 2. ავტომობილის მძღოლის მიერ მოძრაობის წესების დარღვევა რა გარემოებით იყო გამოწვეული - ეს იყო აუცდენელი ძალის (ტექნიკური გაუმართაობის, ბუნებრივი მოვლენის, მესამე პირის და ა.შ.) ზემოქმედების, თუ მარტივი გაუფრთხილებლობის შედეგი.

პალატა აღნიშნავს, რომ ამ კითხვებზე დადებითი პასუხის გაცემა წარმოშობს დამზღვევის სასარგებლოდ უფლებას, რომ მოითხოვოს

მზღვეველისგან ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, წინააღმდეგ შემთხვევაში, სსკ-ის 829-მუხლის ნორმატიული შინაარსი იმპერატიულად გამორიცხავს ამგვარი უფლების წარმოშობას: „მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით“.

18. მოცემულ შემთხვევაში, დადგენილია, რომ მოდავე მხარეებს შორის ვალდებულებით სამართლებრივი ურთიერთობა წარმოიშვა დაზღვევის ხელშეკრულების საფუძველზე, რომლის თანახმად, დამზღვევის ვალდებულებას წარმოადგინდა სადაზღვევო პრემიის შეტანა, ხელშეკრულებით დადგენილ ვადაში. ხოლო მზღვეველი მოვალე იყო ანაზღაურებინა დამზღვევისათვის სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. დადგენილია, რომ სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დადგა ზიანი, კერძოდ, მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომლის დროსაც დაზიანდა ქ-----ის ბალანსზე მყოფი და ზემოხსენებული ხელშეკრულების საფუძველზე სს „ს-----ში“ დაზღვეული ავტომობილი - კ-----. ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარმა ზიანმა შეადგინა 4855.00 ლარი.

19. მხარეთა შორის სადავო არაა ის გარემოება, რომ სადაზღვევო პირობების მე-5 მუხლი (საერთო გამონაკლისები) ითვალისწინებდა იმ გამონაკლისებს (გარემოებებს), რომელთა არსებობის შემთხვევაში სადაზღვევო ანაზღაურება არ იქნებოდა ანაზღაურებული. ამასთან, 5.1.17 პუნქტის თანახმად, ყველა სხვა შემთხვევაში, მზღვეველი უფლებამოსილი იყო უარი განეცხადებინა სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე, საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად. კერძოდ, სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის მიხედვით, მზღვეველი თავისუფლდება თავისი მოვალეობის შესრულებისაგან, თუ დამზღვევმა დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოიწვია განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით.

განსახილველ დავაში, გადამწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება მძღოლის ქმედების მართებულად შეფასებას, კერძოდ, მისი მხრიდან ადგილი ჰქონდა უხეშ გაუფრთხილებლობას, თუ ვლინდება მარტივი გაუფრთხილებლობისთვის დამახასიათებელი ნიშნები. აღნიშნული განაპირობებს სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილების, ან ამ მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის სამართლებრივ საფუძვლებს. როგორც აღინიშნა, იმ შემთხვევაში, თუ დადასტურდება უხეში გაუფრთხილებლობა, ეს გამორიცხავს მზღვეველის პასუხისმგებლობას სსკ-ის 829-ე მუხლის თანახმად.

20. მოცემულ შემთხვევაში, პალატა დადგენილად მიიჩნევს, რომ დაზღვევით გათვალისწინებული შემთხვევა გამოწვეული იყო დამზღვევის (მძღოლის - გ---- ა-----ის) უხეში გაუფრთხილებლობით.

უპირველესად, პალატა მიუთითებს საკასაციო სასამართლოს იმ განმარტებაზე, რომელიც ავტოტრანსპორტით სარგებლობისას დამდგარ ზიანს შეეხება: „ავტოსატრანსპორტო საშუალება წარმოადგენს მომეტებული საფრთხის წყაროს. სწორედ აღნიშნულიდან გამომდინარე, სახელმწიფოს მიერ დადგენილია მთელი რიგი რეგულაციები ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელთა მიმართ და მათ ევალებათ იცოდნენ თავიანთი ვალდებულებები, დაიცვან ისინი ზედმიწევნით და ავტოსატრანსპორტო საშუალება მართონ გონივრული და სათანადო წინდახედულობის ფარგლებში. შესაბამისად, თუ დადგინდება, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის მიერ არ ჰქონდა ადგილი კანონმდებლობით დადგენილი წესების დარღვევას და იგი ავტომანქანას მართავდა სათანადო წინდახედულობის ფარგლებში, მისი ქმედება არ შეიძლება შეფასდეს განზრახ ან უხეშ გაუფრთხილებლობად. ამასთან, სასამართლომ აღნიშნა, რომ **მოძრაობის წესებს შორის ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანესია დადგენილი სიჩქარის ფარგლებში დაწესებულ ზოლებში მოძრაობა, რისი დარღვევაც უპირატესად იწვევს მძიმე შედეგს. შესაბამისად, ავტოსატრანსპორტო საშუალებით მოძრაობისას მძღოლს ევალება განსაკუთრებული გულისხმიერებითა და ზედმიწევნით დაიცვას აღნიშნული წესები**“ (იხ. სუსგ # 1319-1257-2014).

რაც შეეხება თავად უხეშ და მარტივ გაუფრთხილებლობას, როგორც სამართლებრივად სანქცირებულ ქმედებებს, ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში საკასაციო სასამართლო აღნიშნავს: „სამოქალაქო კანონმდებლობა არ იძლევა უხეშში გაუფრთხილებლობის ლეგალურ დეფინიციას. ამდენად, მისი არსებობა უნდა დადგინდეს ყოველი კონკრეტული შემთხვევის განმაპირობებელი ფაქტობრივი გარემოებების ერთობლივი და ლოგიკური შეფასების შედეგად. მძღოლის უხეშში გაუფრთხილებლობა არის მეტისმეტი დაუდევრობა, უხეშში გაუფრთხილებლობით მოქმედებს ის, ვინც თავისი მოქმედებით აუცილებელ ყურადღებას არ იჩენს უჩვეულოდ მაღალი ხარისხით“ (იხ. საქმე № ას-745-713-2014).

წინამდებარე საქმეში არსებული მტკიცებულებების გამოკვლევისა და ანალიზის საფუძველზე სააპელაციო პალატა დადგენილად მიიჩნევს, რომ : ა) ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოწვეული იყო უფლებამოსილი მძღოლის ბრალით, კერძოდ, უხეშში გაუფრთხილებლობით (**ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს მძღოლის მიერ საგზაო პირობების გაუთვალისწინებლობა და მოძრაობის სიჩქარის დარღვევა წარმოადგენს უხეშში გაუფრთხილებლობის შემადგენელ ელემენტებს**); ბ) უხეშში გაუფრთხილებლობა არ იყო დაზღვეული რისკი.

პალატის მითითებით, მძღოლის უხეშში გაუფრთხილებლობა მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში დასტურდება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემით, სამართალდარღვევის ოქმით, ექსპერტიზის დასკვნით. აღნიშნული მტკიცებულებები ცხადყოფენ, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა განაპირობა მძღოლის მიერ საგზაო პირობების და მოძრაობის სიჩქარის დარღვევამ, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას შეეძლო საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება.

21. მოსარჩელე მხარის მძღოლის ბრალეულობა მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში სრულად დასტურდება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმით და საქმის მასალებში წარმოდგენილი სქემით. კერძოდ, სააპელაციო პალატა, ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმზე მითითებით, დადგენილად მიიჩნევს სატრანსპორტო შემთხვევის თავად მოსარჩელის მძღოლის მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით გამოწვევის ფაქტს. სასამართლო განმარტავს, რომ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის მე-10 მუხლის პირველი აბზაცის თანახმად, ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევად (გადაცდომად) ჩაითვლება სახელმწიფო ან საზოგადოებრივი წესრიგის, საკუთრების, მოქალაქეთა უფლებებისა და თავისუფლებების, მმართველობის დადგენილი წესის ხელმყოფი მართლსაწინააღმდეგო, ბრალეული (განზრახი ან გაუფრთხილებელი) მოქმედება ან უმოქმედობა, რომლისთვისაც კანონმდებლობით გათვალისწინებულია ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა. სააპელაციო სასამართლოს შეფასებით, მოსარჩელის მიმართ შედგენილი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი, რომლის მიხედვითაც, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლმა ჩაიდენა ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის მე-6, მე-6², მე-7 და მე-10 ნაწილებით (6. სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ საგზაო ნიშნის ან საგზაო მონიშვნის, ბუქსირების, გარე სანათი ხელსაწყოთი, ხმოვანი სიგნალით ან საავარიო შუქსიგნალიზაციით სარგებლობის, სასწავლო სვლის, საცხოვრებელ ზონაში ან საგზაო მოძრაობის წესების, სამარშრუტო სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის პრიორიტეტის ან/და საჭაპანო ტრანსპორტის მართვის წესების დარღვევა, ან მოტოციკლით ან სხვა სატრანსპორტო საშუალებით ჯგუფურ მოძრაობაში მონაწილეობა, რაც აფერხებს საგზაო მოძრაობას ან საშიშროებას უქმნის მოძრაობის უსაფრთხოებას, – გამოიწვევს დაჯარიმებას 20 ლარის ოდენობით. 6². გზის სავალ ნაწილზე სატრანსპორტო საშუალებათა განლაგების, მოძრაობის დაწყების ან/და მანევრირების წესების დარღვევა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით. 7. მარეგულირებლის ან შუქნიშნის ამკრძალავ ნიშანზე გავლის წესების, პრიორიტეტული („დაუთმე გზა“, „მოძრაობა გაუჩერებლად აკრძალულია“) ან ამკრძალავი („შესვლა აკრძალულია“, „მოძრაობა აკრძალულია“) ნიშნის მოთხოვნის დაუცველობა, გასწვრების, გზაჯვარედინის, რკინიგზაზე გადასასვლელის გავლის წესების დარღვევა, გავლის უპირატესობის მქონე სატრანსპორტო საშუალებისათვის დაბრკოლების შექმნა – გამოიწვევს დაჯარიმებას 50 ლარის ოდენობით. 10. ამ მუხლის მე-6, 6² და მე-7-მე-8 ნაწილებით გათვალისწინებული სამართალდარღვევები, რომლებსაც მოჰყვა სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, გზის, საგზაო თუ სხვა ნაგებობის, აგრეთვე სხვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება, – გამოიწვევს დაჯარიმებას 250 ლარის ოდენობით) გათვალისწინებული სამართალდარღვევა, ადასტურებს იმ გარემოებას, რომ სატრანსპორტო შემთხვევა გამოწვეული იყო თავად მოსარჩელის მძღოლის მართლსაწინააღმდეგო, ბრალეული მოქმედებით. ამ ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით, პალატა დადგენილად მიიჩნევს, რომ მოცემულ შემთხვევაში ზარალი გამოწვეულია თავად დამზღვევის (მოსარჩელის) მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით.

22. რაც შეეხება უხეშ გაუფრთხილებლობას მომხდარ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში, აღნიშნული დასტურდება, როგორც თვით ამ

შემთხვევის განვითარების მექანიზმის, ისე, სს „ს-----ს“ მიერ ჩატარებული ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზით, კერძოდ, 0----- წლის შპს „ტ-----ის“ N3----- ექსპერტიზის დასკვნით (ტომი 1; ს.ფ. 38-48), რომლის თანახმად, ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მომხდარა ავტომობილ „კ-----ს“ ტექნიკური გაუმართაობით. ავტომობილის საჭის მექანიზმი და სავალი ნაწილი (სამუხრუჭე სისტემა) ტექნიკურად გამართულია. „კ-----ს“ მძღოლმა გ----- ა-----მ გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე ავტომობილის მართვისას უგულებელყო „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა, რომლის დაცვის შემთხვევაში, ტექნიკური თვალსაზრისით, მას შეეძლო საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება. აღნიშნული გახდა მიზეზი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევისა.

პალატა ყურადღებას გაამახვილებს ექსპერტიზის დასკვნის კვლევით ნაწილზე, სადაც ექსპერტიზის მიერ ჩამოყალიბებულია საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, რომლის თანახმად, **მძღოლმა ავტომობილის მართვისას დაარღვია გასათვალისწინებელი პირობები (საგზაო პირობები და მოძრაობის სიჩქარე) და დროის მცირე მონაკვეთში დაახლოებით 2.5წმ-ში უყურადღებოდ დატოვა მოძრავი ავტომობილი.** ექსპერტი მათემატიკური ფორმულების გამოყენებით მიდის იმ დასკვნამდე, რომ მძღოლს ჰქონდა დაგვიანებული რეაქცია, რაც ადასტურებს იმას, რომ მძღოლმა გარკვეული პერიოდის მანძილზე უყურადღებოდ დატოვა მოძრავი ავტომობილი. ამასთან, გამოთვლებითა და გზის პარამეტრების გათვალისწინებით (სიგანე, სიმრუდის რადიუსი, ხილვადობა) **ექსპერტი უთითებს, რომ დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარით მოძრაობისას გზა არ არის საფრთხის მატარებელი და რომ გზის ამ მონაკვეთზე სავალი გზის დაზიანებული გვერდული მძღოლის მიერ მითითებული სიჩქარით მოძრაობის შემთხვევაში, ხილვადობის არის გათვალისწინებით, არ წარმოადგენს საფრთხეს.** ექსპერტი დასკვნაში აღნიშნავს, რომ თუ მძღოლი იმოძრაებდა დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარით და გაითვალისწინებდა მოძრაობის პირობებს, შეძლებდა შეჯახების თავიდან აცილებას.

23. ავარიის გამომწვევ მიზეზად მძღოლი მიუთითებდა გზის სავალ ნაწილზე არსებულ ორმოს აცილების მიზნით მანევრის შესრულებაზე. პალატა მიუთითებს, რომ აღნიშნული გამოირიცხა ექსპერტიზის დასკვნით, სადაც ექსპერტი უთითებს, რომ მის მიერ შესწავლილ იქნა შემთხვევის ადგილი, სქემა, დაზიანებული ავტომობილი, ფოტო მასალა, ხილვადობის არე, ავტომობილების გადაადგილება და საჯარიმო ქვითარი, რის საფუძველზეც მძღოლის ახსნა-განმარტებაში მითითებული მიზეზით – „№31ა განათების ბოძთან ავარიდე გზის სავალ ნაწილზე არსებულ ორმოს, რის გამოც ვერ დავიმორჩილე საჭე და შევეჯახე ავტომანქანა ოპელს, რომელიც საპირისპირო მიმართულებაზე გზის სავალი ნაწილიდან იყო გადასული მიწის საფარზე და იყო გაჩერებული

მდგომარეობაში“ - ავარიის მექანიზმის განვითარება მისაღები არ არის. **ექსპერტი აღნიშნავს, რომ დაზიანების შედეგად ავტომობილებზე მიღებული დაზიანებების ფორმა და ხასიათი არ შეესაბამება გზის სავალ ნაწილზე არსებული დაზიანების მიმართ მანევრირებით გადაადგილებული ავტომობილის შეჯახებით გამოწვეულ დაზიანებებს.**

პალატა აღნიშნავს, რომ ექსპერტის ამ დასკვნით დადგენილი გარემოების გამომრიცხავი მტკიცებულება მოსარჩელე მხარეს არ წარმოუდგენია.

24. რაც შეეხება გასაჩივრებულ გადაწყვეტილებაში მითითებულ იმ გარემოებას, რომ ექსპერტი არ აკონკრეტებს მაქსიმალურ დასაშვებ სიჩქარეს, პალატის მოსაზრებით, აღნიშნული არ მიუთითებს ექსპერტის დასკვნის დაუსაბუთებლობაზე. უდავოა, რომ ექსპერტის დასკვნით ერთმნიშვნელოვნად გამოირიცხა ავტოსაგზაო შემთხვევის ის მექანიზმი, რაც მოსარჩელის მძღოლს ჰქონდა აღწერილი თავის ახსნა-განმარტებაში. ფაქტია, რომ თუ მძღოლი გაითვალისწინებდა მოძრაობის პირობებს და ამის შესაბამისად შეარჩევდა სიჩქარეს, ის შეძლებდა, თუნდაც მისი სავალი ზოლის გვერდულზე არსებული დაზიანების გათვალისწინებით, მანევრის სწორად განხორციელებას - რა დროსაც თავიდან აიცილებდა გზის საპირისპირო ზოლის მიმდებარე მიწის საფარზე გადასვლას და იქ გაჩერებულ ავტომანქანაზე შეჯახებას.

ამ მიმართებით პალატა მიუთითებს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ კანონის 33-ე მუხლის პირველ და მეორე პუნქტებზე, რომელთა თანახმად, **1. მძღოლს ეკრძალება სატრანსპორტო საშუალების მართვა ამ კანონით განსაზღვრული სიჩქარის შეზღუდვის გადაჭარბებით. შერჩეული სიჩქარე მძღოლს საშუალებას უნდა აძლევდეს, მუდმივად აკონტროლოს სატრანსპორტო საშუალება ისე, რომ დაცულ იქნეს მოძრაობის უსაფრთხოება; 2. სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას მძღოლმა უნდა გაითვალისწინოს საგზაო პირობები (ადგილის რელიეფი, გზისა და სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობა, მისი დატვირთვა, ატმოსფერული პირობები, მოძრაობის ინტენსივობა, არასაკმარისი ან შეზღუდული ხილვადობა და სხვა), რათა საჭიროების შემთხვევაში, აგრეთვე, ნებისმიერი საფრთხის ან დაბრკოლების წინ მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, შეამციროს სიჩქარე, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში გაჩერდეს.**

მოცემულ შემთხვევაში, დასტურდება, რომ შემთხვევა გამოიწვია მძღოლის ბრალეულობა ქმედებამ - უხეშმა გაუფრთხილებლობამ, რაც გამოიხატა ავტომანქანის სიჩქარის არასწორ შერჩევასა და მანევრირების წესების დარღვევაში, 2.5 წამის განმავლობაში ავტომობილის უყურადღებოდ დატოვებაში, რა დროსაც იგი გადავიდა მოძრაობის საწინააღმდეგო ზოლში და მოახდინა გზის საპირისპირო ზოლის მიმდებარე მიწის საფარზე გაჩერებულ ავტომანქანაზე შეჯახება.

25. „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტით (*მძღოლმა, რომელსაც განზრახული აქვს რომელიმე მანევრის შესრულება, ეს მანევრი უნდა დაიწყოს მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დარწმუნდება, რომ არ შეუქმნის საფრთხეს მის უკან, წინ და გვერდით როგორც თანმხვედრი, ისე საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს, მათი მდებარეობის, მოძრაობის მიმართულებისა და სიჩქარის გათვალისწინებით*) გათვალისწინებულია მანევრებთან დაკავშირებულ ზოგადი მოთხოვნები, რომლებიც მძღოლებს ავალდებულებს მანევრის იმდაგვარად განხორციელებას, რომ ამით საფრთხე არ შეექმნას საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს, მათი მდებარეობის, მოძრაობის მიმართულებისა და სიჩქარის გათვალისწინებით.

26. ამდენად, საქმის მასალებით დგინდება მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობა, რაც გამორიცხავს თანხის ანაზღაურებაზე მოპასუხე სადაზღვევო კომპანიის ვალდებულებას (**შდრ. სუსგ: Nას-943-901-2013; N 943-901-2013; N ას-1319-1257-2014; Nას-1306-1226-2015; Nას- 92-88-2016**).

27. 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.

სააპელაციო პალატის მოსაზრებით, გასაჩივრებული გადაწყვეტილება იურიდიულად არ არის დასაბუთებული, რაც საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 394-ე მუხლის „ე“ ქვეპუნქტის შესაბამისად, მისი გაუქმების საფუძველია.

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 385-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად, სააპელაციო სასამართლო აუქმებს გადაწყვეტილებას და საქმეს უბრუნებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს ხელახლა განსახილველად, თუ ადგილი აქვს 394-ე მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევებს. ამავე მუხლის მეორე ნაწილის მიხედვით, სააპელაციო სასამართლოს შეუძლია არ გადააგზავნოს საქმე უკან და თვითონ გადაწყვიტოს იგი.

საქართველოს 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 საქმეზე.

28. მოცემულ შემთხვევაში, ვინაიდან, სს „ს-----ს“ სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდა, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 53-ე მუხლის საფუძველზე, ქ-----ა სს „ს-----ს“ სასარგებლოდ უნდა დაეკისროს

სააპელაციო საჩივარზე გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის - 194.20 ლარის ანაზღაურება.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ

გ ა დ ა წ ყ ვ ი ტ ა:

1. სს „ს-----ს“ სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდეს;
2. თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 25 ოქტომბრის გადაწყვეტილების შეცვლით სააპელაციო სასამართლოს მიერ მიღებულ იქნეს ახალი გადაწყვეტილება;
3. ქ-----ის სარჩელი არ დაკმაყოფილდეს;
4. ქ-----ას სს „ს-----ს“ სასარგებლოდ დაეკისროს სააპელაციო საჩივარზე გადახდილი სახელმწიფო ბაჟის - 194.20 ლარის ანაზღაურება;
5. გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით საქართველოს უზენაეს სასამართლოში, გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილის მე-8 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით, დასაბუთებული გადაწყვეტილების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის მეშვეობით;
6. გადაწყვეტილების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება გადაწყვეტილების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია გადაწყვეტილების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს 20 და არა უგვიანეს 30 დღისა, გამოცხადდეს თბილისის სააპელაციო სასამართლოში და ჩაიბაროს გადაწყვეტილების ასლი. წინააღმდეგ შემთხვევაში გასაჩივრების ვადის ათვლა დაიწყება გადაწყვეტილების გამოცხადებიდან 30-ე დღეს. ამ ვადის გაგრძელება და აღდგენა დაუშვებელია.

მოსამართლე
გიორგიშვილი

ბ.