



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

12 მარტი, 2019 წელი
თბილისი
საქმე №2ბ/5146-18

ქ.

სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე, მომხსენებელი მოსამართლე - ვანო წიკლაური
მოსამართლეები: ნათია გუჯაბიძე, გოდერძი გიორგიშვილი

სხდომის მდივანი - ელენე ომანიძე

აპელანტი - ს-----

წარმომადგენლები - ხ----- ხ-----, ი----- კ-----

მოწინააღმდეგე მხარე - შ-- „ე-----“, ი-- ა----- ჯ-----

წარმომადგენლები - თ---- გ-----ი, თ----- მ-----ი (შ-- „ე-----ს“
წარმომადგენლები), ზ---- ნ-----ა (ი-- ა----- ჯ-----ს წარმომადგენელი)

დავის საგანი - ზიანის ანაზღაურება

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება - თბილისის საქალაქო სასამართლოს
სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 28 ივნისის 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
28 ივნისის გადაწყვეტილებით საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და
ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ს----- - ს-----

-----ს სარჩელი არ დაკმაყოფილდა.

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

პირველი ინსტანციის სასამართლომ უდავოდ მიიჩნია შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2.1. 2-----, შ-- „ე-----მა“ მიმართა ს-----
----ს და ითხოვა ტ----- გაცემა არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვაზე,
ფ----- მიმართულებით.

საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს ს----- - ს-----
-----ს მიერ 2----- გაიცა არაგაბარიტული ტვირთის
ტრანსპორტირების ნებართვა. აღნიშნული ნებართვის თანახმად, ტვირთის
ტრანსპორტირება უნდა მომხდარიყო გ----- შემოვლითი გზის
გამოყენებით.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- შ-- „ე-----ს“ 2--- წლის 28 ნოემბრის წერილი (ტომი 1, ს.ფ. 286)

- საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის
სამინისტროს ს----- - ს-----
-----ს 2----- ნებართვა (ტომი 1, ს.ფ. 287)

2.2. 2012 წლის 07 სექტემბერს, შ-- „ე-----ს“ და ი-- ა----- ჯ-----ს შორის
გაფორმდა გადაზიდვის ხელშეკრულება. აღნიშნული ხელშეკრულების 1.1.
პუნქტის თანახმად, ექსპედიტორის დაკვეთით გადამზიდავი მის საკუთრებაში
არსებული სატრანსპორტო საშუალებით სახ. #Z----- და მის მიერ
დაქირავებული უფლებამოსილი მძღოლის მეშვეობით უზრუნველყოფს
ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვას და მიღებაზე უფლებამოსილ
პირზე მის გადაცემას, ხოლო ექსპედიტორი უზრუნველყოფს გადაზიდვის
საფასურის გადახდას, მე-3 თავით განსაზღვრული პირობების
გათვალისწინებით.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- 2012 წლის 07 სექტემბრის ხელშეკრულება (ტომი 1, ს.ფ. 263-265)

2.3. 2-----, შ-- „ე-----ს“ და სსიპ დ-----ს შორის
გაფორმდა ხელშეკრულება. აღნიშნული ხელშეკრულების საფუძველზე, სსიპ
დ-----მა იკისრა ვალდებულება საქართველოს ტერიტორიაზე
გადაადგილების დროს განეხორციელებინა არაგაბარიტული ტვირთით
დატვირთული სატრანსპორტო საშუალების დაცვა-გაცილება.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებას:

- 2--- წლის 23 ნოემბრის ხელშეკრულება (ტომი 1, ს.ფ. 252-255)

2.4. 2-----, არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვა ხორციელდებოდა ი-- ა----- ჯ-----ს კუთვნილი სატრანსპორტო საშუალებით, სსიპ დ-----ის სპეციალური მოწყობილობით აღჭურვილი ავტომობილის თანხლებით.

2-----, არაგაბარიტული ტვირთით დატვირთული ავტომანქანა შევიდა თ----- გვირაბში, რა დროსაც გამოედო და დააზიანა გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ-----.

ავტოსაგზაო შემთხვევის ფაქტზე შედგენილი იქნა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი, რომლის საფუძველზეც ადმინისტრაციული პასუხისმგებლობა დაეკისრა ა----- ჯ-----ს კუთვნილი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს - ი----- ჩ-----ს.

სასამართლო ეყრდნობა შემდეგ მტკიცებულებებს:

- მხარეთა ახსნა-განმარტება
- სსიპ მომსახურების სააგენტოს 2----- ცნობა (ტომი 2, ს.ფ. 260-262)
- ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმი (ტომი 2, ს.ფ. 92)

სასამართლოს განმარტებით მხარეები სადავოდ არ ხდიან ისეთ ფაქტობრივ გარემოებებს, რომლებიც გავლენას მოახდენდა მოცემული დავის გადაწყვეტაზე.

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:

2.5. შ-- „ე-----ს მიმართ სარჩელის დკამყოფილებაზე უარის თქმა ნაწილში სასამართლომ ყურადღება გაამახვილა იმ გარემოებაზე, რომ შ-- „ე-----“, როგორც ექსპედიტორი, ახორციელებდა არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვასთან დაკავშირებულ მოქმედებებს. კერძოდ, ტვირთის გადაზიდვის ორგანიზების მიზნით შ-- „ე-----მა“ გადაზიდვის ხელშეკრულება დადო ი-- ა----- ჯ-----თან, ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტის განსაზღვრის მიზნით მიმართა ს-----ს, ხოლო ტვირთის სპეციალური მოწყობილობით აღჭურვილი ავტომანქანით გაცილების თაობაზე ხელშეკრულება დადო სსიპ დ-----თან. ამდენად, უდავოა, რომ შ-- „ე-----“ იყო ექსპედიტორი (საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 730-ე მუხლი) და არა ტვირთის გადამზიდავი.

სასამართლომ განმარტა, რომ ვალდებულების წარმოშობის საფუძველები განსზღვრულია სამოქალაქო კოდექსის 317-ე მუხლის პირველი ნაწილით. მითითებული ნორმის თანახმად, ვალდებულების წარმოშობისათვის აუცილებელია მონაწილეთა შორის ხელშეკრულება, გარდა იმ შემთხვევებისა,

როცა ვალდებულება წარმოიშობა ზიანის მიყენების (დელიქტის), უსაფუძვლო გამდიდრების ან კანონით გათვალისწინებული სხვა საფუძვლებიდან.

მოცემულ შემთხვევაში, სასამართლომ დადაგენილად მიიჩნია, რომ უშუალოდ ზიანი გამოიწვია სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევამ. საქმეში წარმოდგენილი ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ოქმის თანახმად, ავტოსაგზაო შემთხვევაში ბრალეულ პირად მიჩნეული იქნა ი----- ჩ-----, რომელიც მართავდა ა----- ჯ-----ს კუთვნილ სატვირთო მანქანას.

ამდენად, მოცემულ შემთხვევაში სახეზეა დელიქტით მიყენებული ზიანი. შესაბამისად, ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობის საკითხიც უნდა განისაზღვროს სამოქალაქო კოდექსით დადგენილი წესით.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის თანახმად, პირი, რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი.

„ნორმა ითვალისწინებს დელიქტურ პასუხისმგებლობას, რომელიც დგება ზიანის მიყენების შედეგად. თავისთავად დელიქტური პასუხისმგებლობა, როგორც იურიდიული პასუხისმგებლობის ერთ-ერთი სახე, წარმოადგენს მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით ზიანის მიყენების შედეგად წარმოშობილ ვალდებულებას, რომლის სტრუქტურულ ელემენტს წარმოადგენს მიზეზშედეგობრივი კავშირი და ბრალი. შესაბამისად, პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის აუცილებელია გათვალისწინებულ იქნეს მიზეზშედეგობრივი კავშირი მოპასუხის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის“ (საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2017 წლის 04 აპრილის გადაწყვეტილება, საქმე #ას-809-776-2016).

დელიქტური ვალდებულების წარმოშობის ამ ზოგადი წესიდან გამონაკლისს ითვალისწინებს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეული ნორმები (მაგ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 997-ე, 999-ე მუხლები), რომლებიც ადგენენ ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას.

მოცემულ შემთხვევაში, შ-- „ე-----“ არ წარმოადგენს არც სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს და არც ზიანის უშუალოდ მიმყენებელს.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლომ მიიჩნია, რომ არ არსებობდა დელიქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე შ-- „ე-----სთვის“ პასუხისმგებლობის დაკისრების კანონით გათვალისწინებული საფუძველი. ის გარემოება, რომ ტ----- გაცემაზე ს-----ს შ-- „ე-----მა“ მიმართა, ვერ შეცვლის დელიქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით სამოქალაქო კოდექსით განსაზღვრულ

რეგულაციას. იმ პირობებში, როცა შ-- „ე-----“ არ არის ზიანის უშუალოდ მიმყენებელი და არც ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის კანონით დადგენილი საფუძველი არსებობს, მის მიმართ ზიანის ანაზღაურების შესახებ მოთხოვნა უსაფუძვლოა.

ამდენად, სასამართლომ უსაფუძვლოდ მიიჩნია მოსარჩელე მხარის პოზიცია იმასთან დაკავშირებით, რომ ვინაიდან არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტის განსაზღვრის მოთხოვნით ს-----ს მიმართა შ-- „ე-----მა“, მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობაც ამ უკანასკნელს ეკისრება.

ამასთან, სასამართლომ აღნიშნა, რომ 2--- წლის 25 დეკემბრის მდგომარეობით (ავტოსაგზაო შემთხვევის დრო) საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტის შერჩევის და უსაფრთხოდ გადაადგილების წესს განსაზღვრავდა საქართველოს შინაგან საქმეთა მინისტრისა და საქართველოს ეკონომიკური განვითარების მინისტრის 2006 წლის 03 აგვისტოს #956/1-1/746 ერთობლივი ბრძანებით დამტკიცებული „საავტომობილო ტრანსპორტით არაგაბარიტული (მსხვილგაბარიტიანი) და ზენორმატიული (მძიმეწონიანი) ტვირთების გადაზიდვის მარშრუტის შერჩევის და უსაფრთხოდ გადაადგილების წესი და შესაბამისი რეკომენდაცია“. თავად აღნიშნული წესიც არ ითვალისწინებს ტვირთის გადაზიდვის მარშრუტის დარღვევისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრებას ექპედიტორისთვის. აღნიშნული წესი, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანისთვის, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 997-ე მუხლის მსგავსად, პასუხისმგებლობას აკისრებს გადამზიდვს ორგანიზაციას და მძღოლს. კერძოდ, წესის პირველი მუხლის მე-7 პუნქტის თანახმად, ტვირთის გადამტან ორგანიზაციას და ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლს გზის ან საგზაო ნაგებობების დაზიანებისათვის, რომელიც გამოიწვია საგზაო მოძრაობის წესების და ამ წესის მოთხოვნების დაუცველობამ, მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად ეკისრებათ პასუხისმგებლობა.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლომ მიიჩნია, რომ შ-- „ე-----ს“ არ ეკისრება პასუხისმგებლობა ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანისთვის.

ი-- ა----- ჯ-----ს მიმართ მოსარჩელის მოთხოვნასთან დაკავშირებით სასამართლომ მიიჩნია, რომ მოსარჩელის მოთხოვნა ა----- ჯ-----ს მიმართ ხანდაზმულია. სასამართლოს დასკვნა ემყარება შემდეგ გარემოებებს:

მოპასუხემ წარმოადგინა მოთხოვნის განხორციელების შემაფერხებელი შესაგებელი და მიუთითა სასარჩელო მოთხოვნის ხანდაზმულობაზე. კერძოდ, ა----- ჯ-----მა მიუთითა, რომ მოსარჩელის მოთხოვნა, მის მიმართ ხანდაზმულია, ვინაიდან გასულია ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადა. მოსარჩელემ კი სარჩელით სასამართლოს მიმართა ხანდაზმულობის ვადის

გასვლის შემდეგ.

მოცემულ შემთხვევაში, მოსარჩელე ითხოვს ა----- ჯ-----სთვის ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას. შესაბამისად, მოსარჩელის მოთხოვნაზე ვრცელდება დელიქტით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადა.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1008-ე მუხლის მიხედვით, დელიქტით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლების ხანდაზმულობის ვადა არის სამი წელი იმ მომენტიდან, როცა დაზარალებულმა შეიტყო ზიანის ან ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ.

საქმის მასალების თანახმად, ს-----ის ბალანსზე არსებული საგზაო ინფრასტრუქტურა დაზიანდა 2----- მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევისას ანუ ზიანი დადგა 2-----.

ს-----ს და შ-- „ლ----ს“ შორის 2012 წლის 23 ივლისს გაფორმებული ხელშეკრულების თანახმად, საერთაშორისო მნიშვნელობის თ---

----- გვირაბის მიმდინარე შეკეთების (მოვლა-შენახვის) სამუშაოების განხორციელება წარმოადგენდა შ-- „ლ----ის“ ვალდებულებას (იხ. ტომი 2, ს.ფ. 50-59).

შ-- „ლ----ის“ დირექტორის 2017 წლის 19 მაისის წერილის მიხედვით, შ-- „ლ----ის“ თანამშრომლების მიერ ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ შეტყობინებები გადაცემული იქნა ს-----ის საინფორმაციო სამსახურში, ასევე დეპარტამენტის სახედამხედველო სამსახურის ზედამხედველთან და საპატრულო პოლიციაში, რომლის თანამშრომლები ადგილზე მივიდნენ შ-- „ლ----ის“ შეტყობინების შედეგად (იხ. ტომი 2, ს.ფ. 96).

მითითებული მტკიცებულებების საფუძველზე სასამართლომ მიიჩნია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის თაობაზე ს-----ისთვის ცნობილი იყო 2-----, ყველაზე გვიან კი 2014 წლის 12 თებერვალს, მას შემდეგ, რაც საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ქ-----ს მთავარმა სამმართველომ ს-----ს გადაუგზავნა ავტოსაგზაო შემთხვევის მასალები: საჯარიმო ქვითარი, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემა და ახსნა-განმარტებები (იხ. ტომი 2, ს.ფ. 86-94). მოსარჩელისთვის ცნობილი იყო ზიანის უშუალოდ მიმყენებლის ვინაობა და შესაბამისი ნორმატიული აქტით განსაზღვრულ ვადაში, სს-----, შეეძლო მიეღო ინფორმაცია სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის შესახებ. შესაბამისად, ს-----ის მოთხოვნის უფლება წარმოიშვა ყველაზე ადრე 2-----, ხოლო ყველაზე გვიან 2014 წლის 13 თებერვალს. ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადის ათვლაც ყველაზე გვიან

დაიწყო 2014 წლის 13 თებერვლიდან და დასრულდა 2017 წლის 13 თებერვალს. მოცემულ შემთხვევაში დადგენილია, რომ ს-----ს ა-----
-- ჯ-----ს მიმართ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით 2017 წლის 13 თებერვლის ჩათვლით სასამართლოში სარჩელი არ წარუდგენია. მოსარჩელის მიერ სასამართლოში მოთხოვნა, ა----- ჯ-----ს მიმართ ზიანის ანაზღაურების დაკისრების თაობაზე, აღძრული იქნა მხოლოდ 2-----
ამდენად, ს-----ის მიერ სარჩელი ა----- ჯ-----ს მიმართ აღძრული იქნა ხანდაზმულობის ვადის გასვლის შემდეგ. აღნიშნული გარემოება კი, ა----- ჯ-----ს უფლებას აძლევს უარი განაცხადოს ზიანის ანაზღაურებაზე, თანახმად საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 144-ე მუხლისა.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 144-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, ხანდაზმულობის ვადის გასვლის შემდეგ ვალდებული პირი უფლებამოსილია უარი თქვას მოქმედების შესრულებაზე.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლომ მიიჩნია, რომ არ არსებობდა საქართველოს რეგიონული განვითარების და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ს----- - ს-----ს სარჩელის დაკმაყოფილების საფუძველი.

3. სააპელაციო საჩივრის საფუძველები

3.1. ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძველები

3.1.1. აპელანტის მითითებით სასამართლოს მიერ არასწორად იქნა მიჩნეული, რომ 2-----, მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს, გვირაბის ჭ-----
- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ----- ვ-----ის დაზიანების ფაქტზე, შ-- „ე-----“-ს არ წარმოეშვა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 317-ე მუხლის პირველი ნაწილით განსაზღვრული ვალდებულება.

აპელანტის აზრით ვინაიდან არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვაზე, ტ----- ნებართვის და დადგენილი წესით გაცემული ნებართვის მოთხოვნით მიმართა შ-- „ე-----მა“, მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებლობა, ა----- ჯ-----თან ერთად სოლიდარულად უნდა დაკისრებოდა.

3.1.2. აპელანტის განმარტებით სასამართლოს მიერ სწორად იქნა დადგენილი, რომ 2-----, თ-----
გვირაბში მომხდარი ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს, გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ----- ვ-----ის დაზიანებისას, უშუალო ზიანი გამოიწვია სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ საგზაო მოძრაობის წესის დარღვევამ. შესაბამისად, სასამართლომ სწორად განსაზღვრა ზიანის ანაზღაურების პასუხისმგებელი პირი არის ავროსატრანსპორტო

საშუალების მფლობელი, აპელანტი არ იზიარებს სასამართლოს დასკვნას ამ უკანაცხელის მიმართ მოთხოვნის ხანდაზმულობაზე და მიიჩნევს, რომ ხანდაზმულობის ვადის დაწყების მომენტის განსაზღვრისას სასამართლომ უგულებელყო დეპარტამენტის მიერ საქმეზე წარმოდგენილი მტკიცებულებები და სასამართლო სხდომაზე, მხარეთა მიერ მიცემული ახსნა-განმარტებები.

აპელანტის მითითებით სასამართლომ არ გაითვალისწინა ის გარემოება, რომ სამმართველოს მიერ, დეპარტამენტში გადმოგზავნილ მასალებში, ზიანის უშუალო მიმყენებელი - ი----- ჩ-----, მითითებულია როგორც გადამზიდი კომპანია შ-- „გ-----“-ს მძღოლი. ასევე განცხადებაში მითითებულია, რომ არაგაბარიტული ტვირთის ტრანსპორტირებას ახორციელებს კომპანია, ხოლო დეპარტამენტის მიერ ნებართვა (ტ----- პირობა) გაცემულია კომპანიაზე. ასევე, შ-- „ლ-----ი“-ს მიერ დეპარტამენტისთვის გამოგზავნილ კორესპოდენციაში ზიანის მიმყენებლად მითითებულია კომპანია. აღნიშნულიდან გამომდინარე, დეპარტამენტმა მის ხელთ არსებული ინფორმაციის შესაბამისად, სასამართლოში სარჩელი შეიტანა კომპანიის მიმართ. დეპარტამენტმა, ავტოსატრანსპორტო საშუალების რეალური მფლობელის, ა----- ჯ-----ს ვინაობა დაადგინა, კომპანიის მიერ წარდგენილი შესაგებლის მეშვეობით 2014 წლის ოქტომბერში, რაც დაადასტურეს თავად მოპასუხე მხარეებმა, კომპანიის და ა----- ჯ-----ს წარმომადგენლებმა სასამართლო სხდომაზე განმარტეს, რომ დეპარტამენტისთვის, 2014 წლის ოქტომბრამდე, ა----- ჯ-----ს შესახებ, რაიმე სახის ინფორმაცია არ მიუწოდებიათ. აღნიშნულიდან გამომდინარე, გაურკვეველია, სასამართლოს მიერ რატომ იქნა უგულებელყოფილი საქმეში არსებული დოკუმენტაცია და ახსნა-განმარტებები და რატომ მისცა არასწორი ინტერპრეტაცია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1008-ე მუხლს, რომლის თანახმადაც, დელიქტით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლების ხანდაზმულობის ვადა არის სამი წელი იმ მომენტიდან, როცა დაზარალებულმა შეიტყო ზიანის ან ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ. საქმის მასალებიდან ნათლად ჩანს, რომ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად, დეპარტამენტმა ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა, კომპანიის მიმართ, დააყენა (სარჩელი შეიტანა) კანონით დადგენილ ვადაში (2014 წლის 1-----, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ფაქტიდან დაახლოებით 8 თვეში) მის ხელთ არსებული ინფორმაციის საფუძველზე, ხოლო მას შემდეგ რაც დადგინდა ა----- ჯ-----ს ბრალი, კომპანიის დაზიანების ფაქტზე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1008-ე მუხლში მითითებული ხანდაზმულობის ვადის დაცვით, დეპარტამენტმა დააზუსტა მოპასუხეთა წრე და დაზუსტებული სარჩელის მეშვეობით მოპასუხედ მიუთითა ა----- ჯ-----ც (შ-- „ე-----“-სთან ერთად).

აღნიშნულიდან გამომდინარე, აპელანტი განმარტავს, რომ დეპარტამენტის მიერ მოპასუხის, კანონმდებლობით დადგენილ ვადაში დაზუსტება, არ გულისხმობს ხანდაზმულობის ვადის დარღვევას. დეპარტამენტის მიერ სასამართლოში,

ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით, სარჩელი წარდგენილია, 2014 წლის 1-----
---, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ფაქტიდან დაახლოებით 8 თვეში, ხოლო
მოპასუხე დაზუსტებულია, მისი დადგენიდან (2014 წლის 0-----),
საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 1008-ე მუხლში მითითებულ ვადაში (2017
წლის 2-----). შესაბამისად, დეპარტამენტს დაცული აქვს, როგორც დელიქტით
გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის თაობაზე სარჩელის წარდგენის
ვადა, ასევე ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ ინფორმაციის
მიღების მომენტიდან, კანონით გათვალისწინებული სამწლიანი ვადა.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების შეცვლის 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.

იმავე კოდექსის 385-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტის თანახმად,
სააპელაციო სასამართლო აუქმებს გადაწყვეტილებას და საქმეს უბრუნებს
პირველი ინსტანციის სასამართლოს ხელახლა განსახილველად, თუ ადგილი
აქვს ამავე კოდექსის 394-ე მუხლით გათვალისწინებულ შემთხვევებს.

იმავე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლოს შეუძლია არ
გადააგზავნოს საქმე უკან და თვითონ გადაწყვიტოს იგი.

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.

4.1 ფაქტობრივი და სამართლებრივი დასაბუთება:

4.1.1 მოცემულ შემთხვევაში პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ
დადგენილია და სააპელაციო საჩივრით სადავოდ არ ხდება, რომ:

- 2----- წელს შ-- „გ-----მ“ განცხადებით მიმართა ს-----
-----ს, რომლითაც ფ----- მიმართულებით არაგაბარიტული
ტვირთის გადაზიდვის მიზნით ტ----- გაცემა ითხოვა. (ტ.1.ს.ფ. 286)

- 1----- წელს საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და

ინფრასტრუქტურის სამინისტროს ს----- ს-----
-----მა შ-- „გ-----ს“ დირექტორის 2----- წლის
განცხადების საფუძველზე ამ უკანასკნელის სასარგებლოდ არაგაბარიტული
ტვირთის ტრანსპორტირების ნებართვა გასცა. აღნიშნული ნებართვის თანახმად,
ტვირთის ტრანსპორტირება გ----- შემოვლითი გზის
გამოყენებით უნდა განხორციელდებულყო. (ტ.1.ს.ფ. 287)

- 0----- წელს ერთი მხრივ შ-- „გ-----ს“ (ექსპედიტორი) და მეორე მხრივ ი-- ა-----
----- ჯ-----ს (გადამზიდავი) შორის გადაზიდვის ხელშეკრულება #1-----
გაფორმდა. ხელშეკრულების მიხედვით ექსპედიტორის დაკვეთით
გადამზიდავმა მის საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებით სახ.
#Z----- და მის მიერ დაქირავებული უფლებამოსილი მძღოლის მეშვეობით
ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვის და მიღებაზე
უფლებამოსილი პირისთვის მისი გადაცემის ვალდებულება იკისრა.
ექსპედიტორის ვალდებულებას კი გადაზიდვის საფასურის გადახდა
წარმოადგენდა. (ტ.1.ს.ფ. 113-115)

- 2----- ერთი მხრივ შ-- „გ-----ს“ და სსიპ დ-----ს
შორის ხელშეკრულება #1----- გაფორმდა, რომლითაც სსიპ დ-----
---მა საქართველოს ტერიტორიაზე შ-- „გ-----ს“ დატვირთული სატრანსპორტო
საშუალების დ----- ვალდებულება იკისრა. (ტ.1.ს.ფ. 138-141)

- 2----- ერთი მხრივ შ-- „გ-----ს“ და მეორე მხრივ ი-- ა----- ჯ-----
-----ს შორის 0----- წელს გაფორმებული გადაზიდვის ხელშეკრულების
საფუძველზე არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვისას ი-- ა----- ჯ-----ს
კუთვნილი სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც გადაადგილდებოდა სსიპ დ-----
-----ის სპეციალური მოწყობილობით აღჭურვილი ავტომობილის
თანხლებით შევიდა თ-----
გვირაბში და დააზიანა გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ-----
-- მოწყობილობა.

- ავტოსაგზაო შემთხვევის ფაქტზე შედგენილი იქნა ადმინისტრაციული
სამართალდარღვევის ოქმი, რომლის საფუძველზეც ადმინისტრაციული
პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს - ი----- ჩ-----ს
დაეკისრა. (ტ.2.ს.ფ. 260-262; ტ.1.ს.ფ. 36)

- 2-----წ. ამონაწერით მეწარმეთა და არასამეწარმეო (არაკომერციული)
იურიდიული პირების რეესტრიდან, რომელიც წარმოადგენს საჯარო
ინფორმაციას ირკვევა, რომ 2-----წ. განცხადების საფუძველზე შ-- „გ-----ს“
(ს/ნ 2-----) რეგისტრირებულ მონაცემებში განხორციელდა ცვლილება, რა
დროსაც შეიცვალა საზოგადოების საფირმო სახელწოდება და საზოგადოებას შ--
„ე-----“ (ს/ნ 2-----) ეწოდა.

4.1.2. სააპელაციო სასამართლო დადგენილად მიიჩნევს ფაქტობრივ გარემოებას მასზედ, რომ 2----- მომხდარი შემთხვევის გამო, სახეზეა მხოლოდ ი-- ა----- ჯ-----სთვის სამოქალაქო-სამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრების ფაქტობრივ-სამართლებრივი წინაპირობები.

საკასაციო სასამართლომ არაერთ საქმეში განმარტა, რომ სასამართლოს უპირველესი ამოცანაა, დაადგინოს, თუ რას ითხოვს მოსარჩელე მოპასუხისაგან და რის საფუძველზე, ანუ რომელ ფაქტობრივ გარემოებებზე ამყარებს თავის მოთხოვნას. სასამართლომ მხარის მიერ მითითებული მოთხოვნის ფარგლებში უნდა მოძებნოს ის სამართლებრივი ნორმა (ნორმები), რომელიც იმ შედეგს ითვალისწინებს, რისი მიღწევაც მხარეს სურს. ამასთან, მოთხოვნის სამართლებრივ საფუძვლად განხილული ნორმა (ან ნორმები) შეიცავს იმ აღწერილობას (ფაქტობრივ შემადგენლობას), რომლის შემოწმებაც სასამართლოს პრეროგატივაა და რომელიც უნდა განხორციელდეს ლოგიკური მეთოდების გამოყენების გზით, ანუ სასამართლომ უნდა დაადგინოს, ნორმაში მოყვანილი აბსტრაქტული აღწერილობა რამდენად შეესაბამება კონკრეტულ ცხოვრებისეულ სიტუაციას და გამოიტანოს შესაბამისი დასკვნები. ის მხარე, რომელსაც აქვს მოთხოვნა მეორე მხარისადმი, სულ მცირე, უნდა უთითებდეს იმ ფაქტობრივ შემადგენლობაზე, რომელსაც სამართლის ნორმა გვთავაზობს. აქედან გამომდინარე, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძვლის რომელიმე ფაქტობრივი წინამძღვრის (სამართლებრივი წინაპირობის) არარსებობა გამორიცხავს მხარისათვის სასურველი სამართლებრივი შედეგის დადგომას (*იხ. სუსგ # ას 15-29-1443-2012, 09.12.2---წ.; შდრ. სუსგ საქმე #ას-973-1208-04*).

4.1.3. სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს იმ გარემოებაზე, რომ ს-----
----- მოპასუხე მხარეებისთვის სამოქალაქო სამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრებას იმაზე მითითებით მოთხოვს, რომ 2----- წელს ტვირთის გადაზიდვის ფარგლებში მომხდარი სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად მას ზიანი მიადგა. სააპელაციო პალატა განმარტავს, რომ ის სამართლებრივი შედეგი, რომლის მიღწევაც წინამდებარე დავის ფარგლებში მოსარჩელეს სურს, (მართლსაწინააღმდეგო ქმედებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება) სარჩელში ამ უკანასკნელის მიერ მითითებული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე („პირი, რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი“), 997-ე („პირი ვალდებულია აანაზღაუროს ზიანი, რომელიც მიადგა მესამე პირს მისი მუშაკის მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით თავისი შრომითი (სამსახურებრივი) მოვალეობის შესრულებისას. პასუხისმგებლობა არ დადგება, თუ მუშაკი მოქმედებდა ბრალის გარეშე) 999-ე (მგზავრების გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვისთვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, თუ მისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას მოჰყვა ადამიანის სიკვდილი, დასახიჩრება ან ჯანმრთელობის მოშლა, ანდა ნივთის დაზიანება, ვალდებულია დაზარალებულს აუნაზღაუროს

აქედან წარმოშობილი ზიანი.“) და 408.1. (იმ პირმა, რომელიც ვალდებულია აანაზღაუროს ზიანი, უნდა აღადგინოს ის მდგომარეობა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოება“) მუხლების შემადგენლობიდან გამომდინარეობს.

4.1.4. განსახილველ შემთხვევაში უდავო გარემოებას წარმოადგენს ის ფაქტი, რომ 2----- წელს თ----- გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ----- მოწყობილობა არაგაბარიტული ტვირთით დატვირთული ავტონაქანის შეჯახების შედეგად დაზიანდა. მხარეები სადავოდ არც იმ გარემოებას ხდიან, რომ სატრანსპორტო საშუალება, რომლის შეჯახების შედეგადაც თ----- გვირაბში ორი ერთეული ჰ----- მოწყობილობა დაზიანდა ი-- ა----- ჯ-----ს საკუთრებას წარმოადგენდა, თავად სატრანსპორტო საშუალებას კი ამ უკანასკნელის მიერ ავტომობილის სამართავად დანიშნული უფლებამოსილი მძღოლი - ი---- ჩ----- მართვდა. ნიშანდობლივია აღინიშნოს, რომ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის დღეს, რა დროსაც თ----- გვირაბში ჰ----- მოწყობილობები დაზიანდა ი-- ა----- ჯ-----ს მიერ სატრანსპორტო საშუალების სამართავად დანიშნული მძღოლი ტვირთის გადაზიდვას ერთი მხრივ შ-- „ე-----ს“ და მეორე მხრივ ი-- ა----- ჯ-----ს შორის 0----- წელს დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულების საფუძველზე ახორციელებდა. აღნიშნული ხელშეკრულების მიხედვით ექსპედიტორის (შ-- „ე-----ს“) დავალებით გადამზიდავს (ი-- ა----- ჯ-----ს) მის საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებით და მის მიერ დაქირავებული უფლებამოსილი მძღოლის მეშვეობით ტვირთის დანიშნულების ადგილამდე გადაზიდვა და მიღებაზე უფლებამოსილი პირისთვის მისი გადაცემა უნდა განხორციელებინა.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის მიხედვით, პირი, რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი. აღნიშნული მუხლის თანახმად, სამართლებრივი შედეგი (ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება) ქმედების აბსტრაქტული შემადგენლობიდან (სხვა პირის მიმართ განხორციელებული ქმედება) გამომდინარეობს.¹

განსახილველ შემთხვევაში წინამდებარე გადაწყვეტილების 4.1.3 პუნქტით სააპელაციო სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს სატრანსპორტო საშუალებას **მოპასუხე ი-- ა----- ჯ-----ს მიერ დანიშნული უფლებამოსილი მძღოლი ი---- ჩ----- მართავდა**, ხოლო ავტონაქანა თავად ი-- ა----- ჯ-----ს **სახელზე იყო რეგისტრირებული**. აღნიშნულის გათვალისწინებით, სააპელაციო პალატა დადასტურებულად მიიჩნევს, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის (მფლობელის) ი-- ა----- ჯ-----ს პასუხისმგებლობა, სამოქალაქო კოდექსის 997-ე და 999-ე მუხლებს ეფუძნება, რომელიც, თავის

მხრივ, ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრის პასუხისმგებლობას, ბრალის გარეშე აწესებს.

სააპელაციო სასამართლო განმარტავს, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტური ვალდებულების კერძო შემთხვევაა და მიუხედავად ბრალისა, მომეტებული საფრთხის წყაროს მესაკუთრეს (მფლობელს) ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას აკისრებს, კერძოდ, სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, მგზავრების გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვისთვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, თუ მისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას მოჰყვა ადამიანის სიკვდილი, დასახიჩრება ან ჯანმრთელობის მოშლა, ან/და ნივთის დაზიანება, ვალდებულია დაზარალებულს აუნაზღაუროს აქედან წარმოშობილი ზიანი. მოხმობილი ნორმა ადგენს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის ვალდებულებას, ნორმაში ჩამოთვლილ სიკეთეთა ხელყოფის შემთხვევაში, ბრალის მიუხედავად აგოს პასუხი.

ამ მხრივ, ასევე, საყურადღებოა უზენაესი სასამართლოს მიერ დამკვიდრებული ერთგვაროვანი პრაქტიკა, რომლის თანახმად, სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლით გათვალისწინებულ გამონაკლისს საფუძვლად უდევს ის გარემოება, რომ სატრანსპორტო საშუალება პოტენციური საფრთხის წყაროა და მისი მოხმარება განაპირობებს შედარებით მაღალი ხარისხით საზიანო შედეგების მიღების შესაძლებლობას, ვიდრე სხვა ჩვეულებრივი საქმიანობისას. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ამგვარი თვისების გამო იგი მომეტებული საფრთხის წყაროდაა მიჩნეული და, მიუხედავად იმისა, რომ მისი მოხმარება სამართლებრივად ნებადართულია, პასუხისმგებლობა მომეტებული საფრთხის წყაროდან მომდინარე ზიანისათვის, ჩვეულებრივ, სამოქალაქო-სამართლებრივ პასუხისმგებლობასთან შედარებით უფრო მკაცრია - ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელს ბრალის მიუხედავად ეკისრება. აღნიშნული გამოწვეულია იმ მატერიალური ობიექტების ფლობითა და სარგებლობით (ექსპლუატაციით ან ნებისმიერი ფორმით მისი გამოყენებით), რომელსაც განსაკუთრებული ხარისხობრივი თვისება აქვთ და ადამიანის მხრიდან მასზე სრული კონტროლის დამყარება შეუძლებელია, შედეგად, ბრალის მიუხედავად, დგება მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობის საკითხი, თუ ზიანი მოჰყვა მისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას.

უმნიშვნელოვანესია აქვე აღინიშნოს, რომ სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლით გათვალისწინებული ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისას სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობა უნდა გამოირიცხოს, თუ ზიანი გამოწვეულია, თუნდაც, ნივთის ექსპლუატაციის დროს, მაგრამ სხვა გარე ფაქტორების ზემოქმედებით და არა მომეტებული საფრთხის წყაროს

თვისებებიდან გამომდინარე. პასუხისმგებლობის მთლიან ან ნაწილობრივ გამომრიცხველ გარემოებად უნდა ჩაითვალოს დაუძლეველი ძალა (სამოქალაქო კოდექსის 394-ე მუხლის პირველი ნაწილი). დაუძლეველი ძალაში იგულისხმება, რომ, მიუხედავად ავტომატური გულისყურით მართვისა, ზიანის თავიდან აცილება ვერ ხერხდება. ასეთ შემთხვევაში უნდა დადგინდეს, ზიანი გამოწვეულია თუ არა დაბრკოლებით, რომელიც არ შედიოდა ტრანსპორტის მფლობელის კონტროლის სფეროში და მას გონივრულად არ შეეძლო არც მისი წინასწარ გათვალისწინება და არც დაბრკოლების ან მისი შედეგების თავიდან აცილება, ან დაძლევა, ანუ პირი დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას მოკლებული იყო. განსახილველ შემთხვევაში უდავოა, რომ არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვა ს-----ს მიერ განსაზღვრული მარშრუტით უნდა განხორციელებული, რაც თავის მხრივ თ----- გვირაბის შემოვლითი გზით გადაადგილების გულისხმობდა. უდავოა ასევე, რომ მიუხედავად ტვირთის გადაზიდვის შესახებ წინასწარ განსაზღვრული მარშრუტის არსებობისა, რომლის თაობაზეც ცნობილი იყო გადაზიდვაში მონაწილე პირებისთვის, ი--სატრანსპორტო საშუალება თ----- გვირაბში მაინც შევიდა, რა დროსაც გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ----- მოწყობილობა დააზიანა. აღნიშნული გარემოების მხედველობაში მიღებით სააპელაციო პალატა დადასტურებულად მიიჩნევს, რომ 2----- წელს მომხდარი შემთხვევის დროს ზიანის დადგომა დაუძლეველ ძალას არ გამოუწვევია. შესაბამისად, ი-- ა----- ჯ-----, როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 997-ე და 999-ე მუხლებზე დაყრდნობით, ბრალის გარეშე აგებს პასუხს, მარტოდენ იმიტომ, რომ მან ავტოსატრანსპორტო საშუალება, ნებაყოფლობით, უფლებამოსილ მძღოლს მასთან დასაქმებულ მუშაკს გადასცა სამართავად, რომელმაც თავის მხრივ ავტოსაგზაო შემთხვევა მოახდინა.

4.1.5. განსახილველ შემთხვევაში იმ პირობებში, როდესაც უდავოა, რომ თ----- გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული ჰ----- მოწყობილობის დაზიანება ი-- ა----- ჯ-----ს მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების შეჯახებას მოჰყვა, ფაქტი მასზედ, რომ ს-----ს 2----- წელს ტვირთის გადაზიდვის მიზნით ტ----- პირობების გაცემის მოთხოვნით შ-- „ე---მა“ მიმართა, ამ უკანასკნელს 2----- წელს მომხდარი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის შედეგით გამოწვეულ ზიანზე ი-- ა----- ჯ-----თან ერთად ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელ სუბიექტად ვერ აქცევს. ამ მიმართებით პალატა ყურადღებას მიაპყრობს შ-- „ე-----ს“ მიმართ ზიანის ანაზღაურების დაკისრების საფუძვლად მოსარჩელის მიერ სარჩელში მითითებულ ფაქტობრივ შემადგელობაზე, რომლის მიხედვითაც ს----- ი-- ა----- ჯ-----თან ერთად შ-- „ე-----სთვის“ თანხის დაკისრების საფუძვლად ამ უკანასკნელისგან მომდინარე მიზეზით ზიანის დადგომაზე

უთითებს.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის თანახმად პირი, რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი. აღნიშნული მუხლის თანახმად, როგორც ზემოთ უკვე აღინიშნა სამართლებრივი შედეგი (დელიქტით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება) **ქმედების აბსტრაქტული შემადგენლობიდან (სხვა პირის მიმართ განხორციელებული ქმედება) გამომდინარეობს.**

„ს----- შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-15 მუხლის მე-3 პუნქტის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალებებმა უნდა იმოძრაონ გზის სავალ ნაწილზე. აკრძალულია მუხლუხა ან ლითონისბორბლებიანი მანქანების მოძრაობა საერთო სარგებლობის ს----- შავსაფარიან სავალ ნაწილზე და გვერდულებზე. სატრანსპორტო საშუალებების გასატარებლად, რომელთა ღერძული დატვირთვა და გაბარიტები აღემატება ნორმატიულს, სატრანსპორტო საშუალებათა მფლობელები (უცხოელების ჩათვლით) დადგენილი წესით იღებენ ნებართვას და თუ აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალებები დააზიანებენ გზის ელემენტებს, დადგენილი წესით იხდიან აღდგენის საფასურს.

ამავე კანონის მე-16 მუხლის „ლ“ პუნქტის შესაბამისად საავტომობილო გზებით სარგებლობისათვის საავტომობილო გზებზე აკრძალულია საგზაო ნაგებობების, საგზაო მოძრაობის რეგულირების ტ----- საშუალებების, მწვანე ნარგავების, თოვლდამცავი მოწყობილობის და სხვა საგზაო ქონების დაზიანება.

„ს----- შესახებ“ საქართველოს კანონის 21- ე მუხლის მეორე პუნქტის თანახმად საწარმოებს, ორგანიზაციებს, დ-----ებსა და მოქალაქეებს, რომელთა მიზეზით დაზიანდება გზის საფარი, გვერდულები, მიწის ვაკისი, დამცავი მოწყობილობა, ხიდები, გზაგატარები, წყალამრიდი და სხვა ნაგებობანი, ეკისრებათ პასუხისმგებლობა საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით და ვალდებულნი არიან აანაზღაურონ მიყენებული ზარალი.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის და „ს----- შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-15, მე-16 და 21-ე მუხლების სიტყვა-სიტყვითი, ლოგიკური და შინაარსობრივი ახსნა-განმარტებით, სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ მითითებული ნორმების რეგულირების ფარგლებში ექცევა პირის მიერ სხვა პირის მიმართ განხორციელებული ისეთი ქმედება, რასაც თავის მხრივ შედეგად ზიანის დადგომა მოჰყვება. ამ მიმართებით პალატა კიდევ ერთხელ ხაზს უსვამს იმ უდავო გარემოებას, რომ თ-----
----- გვირაბში ჰ----- მოწყობილობები ი-- ა-----
----- ჯ-----ს მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების

შეჯახების შედეგად დაზიანდა, რომელსაც თავის მხრივ როგორც გადამზიდვს, გარიგების საფუძველზე ნაკისრი ჰქონდა ტვირთის გადაზიდვის და უფლებამოსილი პირისთვის გადაცემის ვალდებულება. ამდენად, მართალია, ტვირთის გადაზიდვის მიზნით ტ----- გაცემის მოთხოვნით ს----- დეპარტამენტს შ-- „ე-----მა“ მიმართა, თუმცა იმ უდავო გარემოებების გათვალისწინებით, რომ 1. ტვირთის გადაზიდვა მან ი-- ა----- ჯ-----ს დაუკვეთა, 2. საავტომობილო გზაზე არსებულ გვირაბში დამონტაჟებული ჰ----- მოწყობილობები ი-- ა----- ჯ-----ს საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების შეჯახების შედეგად დაზიანდა, რომელსაც ამ უკანასკნელთან დასაქმებული უფლებამოსილი მძღოლი მართვდა, სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ შ-- „ე-----ს“ სახელზე ტ----- გაცემა, რომელიც ამ უკანასკნელს ტვირთის გადაზიდვის მესამე პირისთვის დაკვეთას არ უკრძალავდა, მოსარჩელისთვის მიყენებული ზიანის დადგომაში, კერძოდ, გვირაბში დამონტაჟებული ჰ----- მოწყობილობების დაზიანებაში მის საკუთრებაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების ან/და მის მიერ დანიშნული უფლებამოსილი მძღოლის მონაწილეობის დადასტურების გარეშე არ წარმოადგენს საკმარის საფუძველს ამ უკანასკნელისთვის დელიქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების დასაკისრებლად, რადგან ამ შემთხვევაში არ არსებობს, დელიქტით გამოწვეული ზიანის დაკისრების მთავარი წინაპირობა - მოსარჩელის მიმართ განხორციელებული ქმედება, რამაც ზიანის დადგომა გამოიწვია. საბოლოოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის, „ს----- შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-15, მე-16 და 21-ე მუხლებით გათვალისწინებული ქცევის წესის, რომლის მიხედვითაც ზიანის ანაზღაურების პასუხისმგებლობის დაკისრების სავალდებულო წინაპირობას სხვა პირის მიმართ მართლსაწინააღმდეგო ქმედების განხორციელება წარმოადგენს და იმ გარემოების მხედველობაში მიღებით, რომ შ-- „ე-----“ ზიანის დადგომაში უშუალოდ მონაწილე სუბიექტს არ წარმოადგენს, (მხედველობაშია მისაღები, რომ შ-- „ე-----“ არც სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრეს (მფლობელს), რომლის შეჯახების შედეგადაც მოსარჩელეს ზიანი მიაღდა წარმოადგენს და არც აღნიშნული სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი ყოფილა ამ უკანასკნელის მიერ ავტომობილის სამართავად დანიშნული პირი (მისი მუშაკი)) სააპელაციო პალატა ასკვნის, რომ შ-- „ე-----ს“ მიმართ 2----- წელს მომხდარი შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების შესახებ მოთხოვნა არ აკმაყოფილებს საკანონმდებლო ნორმის, კერძოდ, სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის დისპოზიციით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს, რომელთა არსებობაც შ-- „ე-----სთვის“ ზიანის ანაზღაურების მოვალეობის დაკისრებისთვის აუცილებელია. აქედან გამომდინარე, პალატა ასკვნის, რომ მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძვლის ფაქტობრივი წანამძღვრის (სამართლებრივი წინაპირობის) ზიანის დადგომაში შ-- „ე-----ს“ უშუალო მონაწილეობის არარსებობა გამორიცხავს ამ უკანასკნელის მიმართ მოსარჩელისთვის სასურველი სამართლებრივი შედეგის დადგომას.

4.1.6. სააპელაციო სასამართლო ყურადღებას მიაპყრობს იმ გარემოებაზე, რომ ი- ა----- ჯ-----მა ს-----ს სარჩელის წინააღმდეგ წარდგენილი შესაგებლით სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის ერთადერთ საფუძვლად სარჩელის ხანდაზმულობაზე მიუთითა. გათვალისწინებით იმისა, რომ წინამდებარე დავის ფარგლებში უდავო გარემოებებს წარმოადგენს ი- ა----- ჯ-----ს მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებით, რომელსაც ამ უკანასკნელის მიერ დანიშნული უფებლებამოსილი მძღოლი მართავდა, 2----- წელს თ----- გვირაბის ჭ----- დამაგრებული ორი ერთეული 3----- მოწყობილობის დაზიანება, მოცემულ შემთხვევაში ი- ა----- ჯ-----თან მიმართებით სააპელაციო პალატის მსჯელობის საგანია პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილების კანონიერება იმ ნაწილში, რომლითაც საქართველოს ს----- დეპატმანეტს უარი ეთქვა ი- ა----- ჯ-----ს მიმართ სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე ხანდაზმულობის საფუძვლით.

4.1.7. სამოქალაქო კოდექსის 1008-ე მუხლის მიხედვით, დელიქტით გამოწვეული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის უფლების ხანდაზმულობის ვადა არის სამი წელი იმ მომენტიდან, როცა დაზარალებულმა შეიტყო ზიანის ან ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ.

ამდენად, სადავო საკითხის შემოწმების მიზნით უნდა დადგინდეს, კონკრეტულად რა მომენტიდან შეიტყო ს----- მა ზიანისა და ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ, ამასთან, მხედველობაშია მისაღები ის გარემოება, რომ მითითებული მუხლი განსაზღვრავს ვადას, რომლის განმავლობაშიც დაზარალებულს ზიანის მიმყენებლისაგან სასამართლო წესით ან მის გარეშე ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა შეუძლია და არ აქვს მნიშვნელობა, პერიოდულად შესასრულებელ ვალდებულებაზეა საუბარი, თუ ერთჯერადად გადასახდელ თანხაზე (იხ. მაგ. სუსგ Nას-1014-271-08).

მოცემულ შემთხვევაში სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს დასკვნას მასზედ, რომ ს----- -----სთვის ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის, კერძოდ, ი- ა----- --- ჯ-----ს შესახებ ცნობილი იყო ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის დღეს - 2-----, ყველაზე გვიან კი 2014 წლის 12 თებერვალს, მას შემდეგ, რაც საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ქ-----ს მთავარმა სამმართველომ ს-----ს ავტოსაგზაო შემთხვევის მასალები: საჯარიმო ქვითარი, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემა და ახსნა-განმარტებები გადაუგზავნა.

აღნიშნულთან მიმართებით სააპელაციო პალატა ყურადღებას ამახვილებს

საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის ქ-----ს მთავარი სამმართველოს 1-
----- წლის მიმართვით ს-----სთვის 2-----
წელს მომხდარ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის შესახებ გადაგზავნილ
მასალებზე, კერძოდ, საჯარიმო ქვითარზე, საიდანაც ირკვევა, რომ
ავტოსატრანსპორტო შემთხვევასთან მიმართებით ბრალეულ პირად მიჩნეული
იქნა ი---- ჩ----- და უფლებამოსილი მძღოლის ი---- ჩ-----ს ახსნა-
განმარტებაზე, სადაც ეს უკანასკნელი სამუშაო ადგილად შ-- „გ-----ს“ უთითებს.
სააპელაციო პალატა ხაზგასმით აღნიშნავს, რომ ქ-----ს მთავარი
სამმართველოს მიერ ს-----სთვის
გადაგზავნილი არცერთი დოკუმენტი არ იძლევა დასკვნის გაკეთების
საფუძველს, რომ ს-----სთვის ზიანის
ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის - ი- ა----- ჯ-----ს შესახებ ცნობილი
გახდა 2014 წლის 12 თებერვალს, მას შემდეგ, რაც საპატრულო პოლიციის
დეპარტამენტის ქ-----ს მთავარმა სამმართველომ ს-----
---ს ავტოსაგზაო შემთხვევის მასალები გადაუგზავნა. სადავო საკითხის
გადაწყვეტის მიზნით საინტერესოა იმ ფაქტზე ყურადღების გამახვილებაც, რომ
2----- წელს ს-----ს ტ----- პირობების
გაცემის მოთხოვნით შ-- „ე-----ს“ დირექტორმა მიმართა, სადაც აღნიშნული არ
ყოფილა, რომ ექსპედიტორს და მესამე პირს, ამ შემთხვევაში ი- ა----- ჯ-----
---ს შორის გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე ტვირთი ი- ა-----
ჯ-----ს მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალებით, ამ
უკანასკნელის მიერ ამ ავტომობილის სამართავად დასახელებულ
უფლებამოსილ მძღოლს უნდა გადაეხიდა. აღნიშნულიდან გამომდინარე
სააპელაციო პალატა ასკვნის, რომ არც შემთხვევის დღეს და არც 1----- წელს
ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ ს-----
-----სთვის ცნობილი არ ყოფილა.

სააპელაციო პალატა დადასტურებულად მიიჩნევს, რომ ს-----
-----სთვის ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის - ი- ა-----
ჯ-----ს შესახებ ცნობილი გახდა შ-- „გ-----ს“ მიერ 0----- წელს
სასამართლოში წარდგენილი შესაგებლიდან. ამ მხრივ საყურადღებოა
შესაგებლის მე-5 გვერდზე შ-- „გ-----ს“ მიერ მითითებული
გარემოება, სადაც ეს უკანასკნელი განმარტავს, რომ შ-- „გ-----ს“ იგივე შ-- „ე-----
“ არაგაბარიტული ტვირთის გადაზიდვას უზრუნველყოფდა ი- ა----- ჯ-----
---ს კუთვნილი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მეშვეობით, მასთან 0-----
წელს დადებული გადაზიდვის ხელშეკრულების შესაბამისად, მძღოლს კი ი----
ჩ----- წარმოადგენდა, რომელიც დაქირავებული იყო ი- ა----- ჯ-----ს
მიერ. (ტ.1.ს.ფ. 120) აღსანიშნავია, რომ ს-----ს
მიერ დაზუსტებული სარჩელი, სადაც სარჩელზე პასუხისმგებელ პირად შ-- „ე-----
---სთან“ ერთად დასახელებულია ი- ა----- ჯ-----, სასამართლოში
წარდგენილია 3----- წელს. (ტ.2.ს.ფ.1) დაზარალებულის მიერ ზიანის
ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ ინფორმაციის შეტყობის (0-----

წ.) და დაზუსტებული სარჩელის სასამართლოში წარდგენის (3-----წ) პერიოდის გათვალისწინებით, სააპელაციო პალატა ასკვნის, რომ ს-----ს მოთხოვნა ი- ა----- ჯ-----ს მიმართ არ შეიძლება მიჩნეულ იქნეს ხანდაზმულად.

4.1.8. სააპელაციო პალატა მიყენებული ზიანის ოდენობის ნაწილში მოსარჩელის პოზიციას ითვალისწინებს მხოლოდ ნაწილობრივ. კერძოდ, მოსარჩელე საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულების (იხ. ტ.1 ს.ფ. 43, 51) საფუძველზე ზიანის ანაზღაურებას მოითხოვს 130 000 ლარის ოდენობით. შეჯახების შედეგად დაზიანებული გ----- (ე.წ. ვ----- 2 ცალი) აღდგენის ღირებულება საქმეში წარმოდგენილი ექსპერტიზის დასკვნის თანახმად ერთ შემთხვევაში შეადგენს 76 700 ლარს, ხოლო მეორე შემთხვევაში - 46 ლარს (იხ. ტ.1 ს.ფ. 43, 51) . ჯამში ორივე გ----- მოწყობილობის აღდგენის ღირებულება შეადგენს 122 700 ლარს, ამასთან სარჩელის მიხედვით (იხ. მე-2 ტ. ს.ფ. 7, მე-7 ფაქტობრივი გარემოება) ზიანი მოიცავს ასევე ამ მოწყობილობების ტრანსპორტირების ხარჯებსაც, რაც შეადგენს $2400 + 4900 = 7\,300$ ლარს. საბოლოოდ ამ ორი კომპონენტის (აღდგენის და ტრანსპორტირების) გათვალისწინებით მოსარჩელე ზიანის სახით მოითხოვს 130 000 ლარის დაკისრებას. სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ არ არსებობს ამ მოცულობით ზიანის ნაწილში მოსარჩელის მტკიცების გაზიარების საფუძველი, ვინაიდან როგორც საქმეში წარმოდგენილი სხვა მტკიცებულებით დასტურდება (სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაქცევს ს-----ს სახელზე კომპანია E----- -ს მიერ 19.06.2018 წელს გაცემულ დოკუმენტზე, რომელიც თავის მხრივ 21.06.2018 წელს საქმეში წარმოდგენილია მოსარჩელე მხარის წარმომადგენლის მიერ. აღნიშნული დოკუმენტით ირკვევა, რომ E---ის 2 ცალი რ----- ვ-----ის ღირებულება 9000 ევროს შეადგენს, ტრანსპორტირების ღირებულება კი 2850 ევროა) ამ გ----- მოწყობილობების შეკეთება აღდგენის ღირებულება რამდენჯერმე აღემატება ახალი გ----- მოწყობილობის ღირებულებას. მაგალითად, როგორც თავად მოსარჩელის მიერ ამ გ----- მოწყობილობის მწარმოებელი ქარხნიდან გამოთხოვილი ინფორმაციით (იხ. ტ2, ს.ფ. 291-292) დასტურდება სრულიად ახალი 2 ცალი გ----- -- მოწყობილობის ღირებულება შეადგენს 9 000 ევროს, შესაბამისად პალატა მიიჩნევს, რომ ზიანის ოდენობა გამოანგარიშებული უნდა იქნეს ახალი გ----- მოწყობილობის ღირებულების კვალობაზე და არა დაზიანებული გ----- მოწყობილობის შეკეთება აღდგენის ღირებულების კვალობაზე. ამდენად, ნაცვლად მოთხოვნილი 122 000 ლარისა ზიანის ოდენობად უნდა განისაზღვროს 9000 ევროს ეკვივალენტი ლარი, რასაც ასევე უნდა დაემატოს ამ მოწყობილობების ტრანსპორტირების ხარჯი 2850 ევროს ოდენობით (იხ. ტ2, ს.ფ. 291-292). ჯამში დამდგარი ზიანის ოდენობა უნდა განისაზღვროს 11 850 ევროს ეკვივალენტი ლარით.

4.1.9. წინა პუნქტებში მითითებული ფაქტობრივი გარემოებების და მსჯელობის საფუძველზე საბოლოოდ სააპელაციო პალატა ასკვნის, რომ მოსარჩელის მიმართ მისთვის მიყენებული ზიანისათვის სკ-ის 992-ე და 999-ე მუხლების

საფუძველზე პასუხისმგებელ პირს, მოსარჩელის მიერ დასახელებული თანამოპასუხეებიდან, წარმოადგენს მხოლოდ ი- ა----- ჯ-----, რომელსაც მოსარჩელის სასარგებლოდ ზიანის ანაზღაურების სახით უნდა დაეკისროს 11 850 ევროს ეკვივალენტი ლარის გადახდა.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

5.1. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო სასამართლო მიიჩნევს, რომ სააპელაციო საჩივარი უნდა დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების შეცვლით მიღებული უნდა იქნას ახალი გადაწყვეტილება, რომლითაც სარჩელი დაკმაყოფილდება ნაწილობრივ.

6. საპროცესო ხარჯები

6.1. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 55-ე მუხლის პირველი ნაწილის შესაბამისად, სასამართლოს მიერ საქმის განხილვასთან დაკავშირებით გაწეული ხარჯები და სახელმწიფო ბაჟი, რომელთა გადახდისაგან განთავისუფლებული იყო მოსარჩელე, გადახდება მოპასუხეს ბიუჯეტის შემოსავლის სასარგებლოდ, მოთხოვნათა იმ ნაწილის პროპორციულად, რომელიც დაკმაყოფილებულია.

ს----- სახელმწიფო ბაჟის შესახებ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის „უ“ ქვეპუნქტის თანახმად გათავისუფლებულია სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ სახელმწიფო ბაჟის გადახდის ვალდებულებისგან. მოცემულ შემთხვევაში ს----- ს სარჩელი დაკმაყოფილდა ნაწილობრივ, ი- ა----- ჯ-----ს ს-----ს სასარგებლოდ დაეკისრა 11 850 ევროს ეკვივალენტი ლარის გადახდა. სააპელაციო პალატას მიაჩნია, რომ სარჩელის დაკმაყოფილებული ნაწილის პროპორციულად ($11850 \times 3.0214 = 35803.59$; $35\,803.59 \times 100 / 130\,000 = 27.54\%$) მოწინააღმდეგე/მოპასუხე მხარეს სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ უნდა დაეკისროს სარჩელზე გადასახდელი სახელმწიფო ბაჟის ანგარიშში 826,2 ლარის (3000 ლარის 27.54 %), ხოლო სააპელაციო საჩივარზე გადასახდელი სახელმწიფო ბაჟის ანგარიშში - 1377 ლარის (5000 ლარის 27.54 %) გადახდა.

6.2. სასამართლო აღნიშნავს, რომ აპელანტის მოთხოვნას წარმოადგენს 11.08.2014წ. ექსპერტიზის დასკვნის მომზადებისთვის გაწეული ხარჯის - 1260 ლარის მოწინააღმდეგე მხარისთვის დაკისრება.

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 37-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად პროცესის ხარჯებს შეადგენს სასამართლო ხარჯები და სასამართლოსგარეშე ხარჯები.

ამავე კოდექსის 53-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად იმ მხარის მიერ გაღებული ხარჯების გადახდა, რომლის სასარგებლოდაც იქნა გამოტანილი

გადაწყვეტილება, ეკისრება მეორე მხარეს, თუნდაც ეს მხარე განთავისუფლებული იყოს სახელმწიფო ბიუჯეტში სასამართლო ხარჯების გადახდისაგან. თუ სარჩელი ნაწილობრივ დაკმაყოფილდა, მაშინ ამ მუხლში აღნიშნული თანხა მოსარჩელეს მიეკუთვნება სარჩელის იმ მოთხოვნის პროპორციულად, რომელიც სასამართლოს გადაწყვეტილებით იქნა დაკმაყოფილებული, ხოლო მოპასუხეს – სარჩელის მოთხოვნის იმ ნაწილის პროპორციულად, რომელზედაც მოსარჩელეს უარი ეთქვა.

განსახილველ შემთხვევაში მართალია საქმეში წარმოდგენილი დოკუმენტებით ირკვევა, ს-----ს მხრიდან ექსპერტიზის დასკვნის მომზადების მიზნით 1260 ლარის ოდენობით ხარჯის გაწევის ფაქტი, თუმცა, გათვალისწინებით იმისა, რომ 2----- წელს მომხადრი ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად მოსარჩელისთვის მიყენებული ზიანის ოდენობის დადგენის მიზნით სასამართლომ არ გაიზიარა აღნიშნული დასკვნა და ზიანის ოდენობა დადგენილი იქნა საქმეში წარმოდგენილი სხვა მტკიცებულებების საფუძველზე. ამგვარად, სააპელაციო სასამართლო ასკვნის, რომ მიუხედავად ს-----ს სარჩელის ნაწილობრივ დაკმაყოფილებისა არ არსებობს ექსპერტიზის დასკვნის მომზადებისთვის გაწეული ხარჯის მოწინააღმდეგე მხარისთვის დაკისრების საფუძველი.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ გ ა დ ა წ ყ ვ ი ტ ა :

1. ს-----ს სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ;
2. მოცემულ საქმეზე გაუქმდეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2018 წლის 28 ივნისის გადაწყვეტილება და მიღებული იქნეს ახალი გადაწყვეტილება;
3. ს-----ს სარჩელი დაკმაყოფილდეს ნაწილობრივ;
 - 3.1. ი-- ა----- ჯ-----ს ს-----ს სასარგებლოდ დაეკისროს 11 850 ევროს ეკვივალენტი ლარის გადახდა;
 - 3.2. დანარჩენ ნაწილში სარჩელი არ დაკმაყოფილდეს;
4. სარჩელზე გადასახდელი სახელმწიფო ბაჟის ანგარიშში ი-- ა----- ჯ-----ს სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ დაეკისროს 826,2 ლარის გადახდა.
5. სააპელაციო საჩივარზე გადასახდელი სახელმწიფო ბაჟის ანგარიშში ი-- ა----- ჯ-----ს სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ დაეკისროს 1377 ლარის გადახდა.

6. გადაწყვეტილება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაეს სასამართლოში დასაბუთებული გადაწყვეტილების ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში, სარეზოლუციო ნაწილის მე-7 პუნქტით გათვალისწინებული წესების დაცვით თბილისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით;

7. გადაწყვეტილების გასაჩივრების მსურველი მხარე, თუ ის ესწრება გადაწყვეტილების გამოცხადებას ან მისთვის ცნობილია განჩინების გამოცხადების თარიღი, ვალდებულია, გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილის გამოცხადებიდან არა უადრეს მე-20 და არა უგვიანეს 30-ე 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.

სხდომის თავმჯდომარე:

წიკლაური /

/ვანო

მოსამართლეები:

გუჯაბიძე /

/ნათია

გიორგიშვილი /

/გოდერძი