



[← უკან](#)

[«წინა შემდეგი»](#)

საკასაციო საჩივარი			
საქმის ნომერი	ას-1361-2018	კატეგორია	ვალდებულებითი სამართლებრივი დავა
თარიღი	28/06/2021	სახეობა	სხვა დელიქტური ვალდებულებანი
შედეგი	დატოვებულია უცვლელად	დავის საგანი	ზიანის ანაზღაურება

გადაწყვეტილება/განჩინება

საქმე №ას-1361-2018

28 ივნისი, 2021 წელი,
ქ. თბილისი

სამოქალაქო საქმეთა პალატა
შემადგენლობა:

ეკატერინე გასიატაშვილი (თავმჯდომარე, მომხსენებელი),
მოსამართლეები: ზურაბ ძლიერიშვილი,
ბესარიონ ალავიძე

საქმის განხილვის ფორმა – ზეპირი განხილვის გარეშე

კასატორი – ნ.მ-ძე (მოსარჩელე)

მოწინააღმდეგე მხარე – დ.შ-ძე, ა.ა-ძე (მოპასუხეები)

გასაჩივრებული განჩინება – თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 19 ივნისის განჩინება

კასატორის მოთხოვნა – გასაჩივრებული განჩინების გაუქმება და სარჩელის დაკმაყოფილება

დავის საგანი – ავტოსაგზაო შემთხვევით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება

საკითხი, რომელზედაც მიღებულია განჩინება - საკასაციო საჩივრის უარყოფა

აღწერილობითი ნაწილი:

1. ქ. თბილისში, №7 სახლის მიმდებარედ 2011 წლის 25 თებერვალს, დაახლოებით 19:30 საათზე მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, რა დროსაც ავტომანქანა "ოპელ-ომეგა" (სახ. №), რომელსაც მართავდა დ.შ-ძე (შემდეგში: მოპასუხე, მძღოლი) დაეჯახა ქვითად მოსიარულე ვ.მ-ძეს (შემდეგში: დაზარალებული, აწ გარდაცვლილი) ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად ქვითად მოსიარულემ მიიღო ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება; ავტო-ტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნის მიხედვით მძღოლმა დაარღვია „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 29.1-ე მუხლი (იხ. დადგენილება სისხლის სამართლის საქმეზე გამოძიების შეწყვეტის შესახებ - ტ.1, ს.გ.24-25).

2. პროკურორის 2013 წლის 14 თებერვლის დადგენილებით სისხლის სამართლის საქმეზე გამოძიება შეწყდა 2012 წლის 28 დეკემბრის „ამნისტიის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის პირველი პუნქტის შესაბამისად, რომლითაც სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობისა და სასჯელისაგან გათავისუფლდა პირი, რომელმაც ჩაიდინა გაუფრთხილებლობითი დანაშაული, შესაბამისად, მოპასუხე გათავისუფლდა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 ნაწილით გათვალისწინებული სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობისა და სასჯელისაგან (პროკურორის, 2013 წლის 14 თებერვლის დადგენილება, სისხლის სამართლის საქმეზე გამოძიების შეწყვეტის შესახებ; სისხლის ტომი ს.გ. 145).

3. საქმის მასალებით დადგენილია, რომ დ.შ-ძეს ავტომანქანა „ოპელ-ომეგა“ 2011 წლის 25 თებერვალს სამართავად ნებაყოფლობით გადასცა მეგობრის მამამ - ა.ა-ძემ.

4. მოსარჩელის მკურნალობისათვის დაიხარჯა 35 401.44 ლარი (ტ.1, ს.გ. 26-85).

20-82),
5. დაზარალებული ვ.მ-მე 2012 წლის 12 ნოემბერს გარდაიცვალა (ტ.1,ს.ფ.91).

6. ნ.მ-მე (შემდეგში: მოსარჩელი, აპელანტი, მემკვიდრე ან კასატორი) არის ვ.მ-მის შვილი და ანდერძისმიერი მემკვიდრე, რომელმაც 2013 წლის 3 ივლისს საკუთრებაში მიიღო სამკვიდრო ქონება, რომელიც მოიცავს მამკვიდრებლის კუთვნილი ქონებრივი უფლებების და მოვალეობების ერთობლიობას, რომელიც მას გააჩნდა გარდაცვალების მომენტისათვის (ტ.1,ს.ფ.92-95).

7. სარჩელის საფუძვლები

7.1 მემკვიდრემ 2013 წლის 14 აგვისტოს სარჩელი აღძრა მოპასუხე მძღოლის წინააღმდეგ და მოითხოვა მამკვიდრებლის მკურნალობისათვის გაწეული ხარჯების - 35 401 ლარის მოპასუხისათვის დაკისრება (საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის, შემდეგში: სსკ, 999-ე მუხლის და 408-ე მუხლის პირველი ნაწილის, 409-ე მუხლის საფუძველზე).

8. მოპასუხის შესაგებელი

8.1 მოპასუხე მხარემ სარჩელი არ ცნო და მიუთითა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა არ იყო გამოწვეული ბრალეული ქმედებით, ამასთან, არ არსებობდა კანონიერ ძალაში შესული განაჩენი, რაც დაადასტურებდა დანაშაულის ჩადენის ფაქტს (საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის, შემდეგში: სსკ, 309¹⁷ მუხლის პირველი ნაწილი და 309²⁰-ე მუხლის მე-2 ნაწილი; იხ. დაზუსტებული შესაგებელი; ტ.2, ს.ფ.19). მოპასუხემ საკუთარი პოზიციის დასასაბუთებლად სასამართლოში წარადგინა სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში ჩატარებული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (ტ.2,ს.ფ.48-58).

8.2 აღნიშნული დასკვნის მიხედვით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული მძღოლის მოქმედებაზე და ის „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფით არ მოქმედებდა. მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო ქვეითზე (აწ გარდაცვლილ პირზე), თუ იგი დასახელებული კანონის 23-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა მოცემული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა (იხ. ტ.2, ს.ფ.50).

9. რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის გადაწყვეტილება

9.1 რუსთავის საქალაქო სასამართლოს 2014 წლის 24 თებერვლის გადაწყვეტილებით მამკვიდრებლის მემკვიდრის სარჩელი არ დაკმაყოფილდა;

9.2 მოსარჩელეს დაეკისრა სახელმწიფო ბაჟის 1062.03 ლარის გადახდა სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ.

10. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

10.1 რუსთავის საქალაქო სასამართლოს 2014 წლის 24 თებერვლის გადაწყვეტილება სააპელაციო წესით გაასაჩივრა მოსარჩელემ შემდეგ ფაქტობრივ და სამართლებრივ საფუძვლებზე მითითებით:

10.1.1 მოპასუხის მიერ სასამართლოსთვის წარდგენილი ექსპერტიზის დასკვნა არ გამომდინარეობს საქმის გარემოებების რეალური შეფასებიდან. ექსპერტმა დასკვნა მოამზადა მოპასუხის განცხადებაში მითითებულ გარემოებებზე და არა საქმის მასალებზე დაყრდნობით. გამოძიების მასალების მიხედვით, დაზარალებული ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს არ მოძრაობდა (იმყოფებოდა სტატიკურ მდგომარეობაში), ხოლო ექსპერტიზისათვის მიწოდებული ინფორმაციის თანახმად კი, ის საავარიო შემთხვევის დროს გზას კვეთდა, რაც არ შეესაბამება სინამდვილეს და რამაც საქმეზე არასწორი საექსპერტო დასკვნის მომზადება განაპირობა (იხ. სააპელაციო საჩივარი; ტ.2,ს.ფ.99).

11. სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება და დასკვნები

11.1. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 15 ივლისის გადაწყვეტილებით, მოსარჩელის სააპელაციო საჩივარი ნაწილობრივ დაკმაყოფილდა, გაუქმდა გასაჩივრებული გადაწყვეტილების მე-2 პუნქტი მოსარჩელისათვის სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ სახელმწიფო ბაჟის დაკისრების ნაწილში (იხ. წინამდებარე განჩინების 9.2 ქვეპუნქტი), ხოლო დანარჩენ ნაწილში გასაჩივრებული გადაწყვეტილება უცვლილად დარჩა (იხ. წინამდებარე განჩინების 9.1-9.2 ქვეპუნქტები; ასევე, სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება - ტ.3,ს.ფ.143-151)

11.2. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს 2014 წლის 2 დეკემბრის განჩინებით

განსახილველ დავაზე დაინიშნა განმარტებითი ავტორტექნიკური-ტრასოლოგიური, კომისიური ექსპერტიზა (სსკ-ის 162-ე მუხლის პირველი ნაწილი). ექსპერტიზის ჩატარება დაევალა საქართველოს იუსტიციის სამინისტროს სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს (იხ. განჩინება; ტ.3,ს.ფ.91-93).

11.3. სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2015 წლის 6 თებერვლის დასკვნის თანახმად, ავტომობილ „ოპელ-ომეგას“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ამავე დასკვნის თანახმად, ფეხით მოსიარული გზის სავალი ნაწილს კვეთდა „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 23-ე მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნათა დარღვევით (იხ.დასკვნა -ტ.3,ს.ფ. 94-101).

11.4.სააპელაციო სასამართლოს განმარტებით, დელიქტური ვალდებულებიდან გამომდინარე, ზიანის ანაზღაურებისათვის აუცილებელი იყო სსკ-ის 992-ე მუხლით გათვალისწინებული სამართლებრივი წინაპირობების ერთობლივად არსებობა, წინააღმდეგ შემთხვევაში, სასარჩელო მოთხოვნას არ გააჩნდა პერსპექტივა.

11.5.სააპელაციო სასამართლოს დასკვნით, განსახილველ შემთხვევაში მოპასუხემ შეძლო მტკიცების საგანში შემავალი გარემოებების დადასტურება; კერძოდ, მის ქმედებაში მართლსაწინააღმდეგობისა და ბრალის არარსებობის დამტკიცება (სსკ-ის 992-ე მუხლი). სასამართლოს შეფასებით, ასევე არ არსებობდა მოპასუხის მიმართ ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის დაკისრების წინაპირობებიც (სსკ-ის 999-ე მუხლი).

11.6.სააპელაციო სასამართლოს შეფასებით მოსარჩელეს დაუსაბუთებლად დაეკისრა სახელმწიფო ბაჟის გადახდა, ვინაიდან იგი გათავისუფლებული იყო სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ ბაჟის გადახდისგან (სსკ-ის 46-ე მუხლის „გ“ ქვეპუნქტი).

12. საკასაციო საჩივრის საფუძვლები

12.1 ზემოაღნიშნული გადაწყვეტილება ნაწილობრივ, საკასაციო წესით გაასაჩივრა მოსარჩელემ შემდეგი დასაბუთებით:

12.1.1 სასამართლომ არ გამოიყენა კანონი, რომელიც უნდა გამოეყენებინა, კერძოდ, სსკ-ის 999-ე მუხლის დანაწესი. სასამართლომ არ დაასაბუთა, თუ რატომ არ არსებობდა განსახილველ დავაზე ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის დაკისრების წინაპირობები. სასამართლომ, საგარაუდოდ, მიიჩნია, რომ მოწინააღმდეგე მხარი (აწ გარდაცვლილი მამკვდირბელი) მოქმედებდა დაუძლეველი ძალის პირობებში, თუმცა, ვინაიდან მოპასუხეს სატრანსპორტო საშუალების გაჩერება არ უცდია, სასამართლოს არ უნდა ჩაეთვალა, რომ დაუძლეველი ძალის არსებობამ გამოიწვია ზიანის მიყენება.

12.1.2 სასამართლომ არასწორად განმარტა სსკ-ის 992-ე მუხლი, ამასთან, „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 29-ე მუხლის თანახმად, მოძრაობისათვის საფრთხის წარმოქმნის შემთხვევაში მძღოლი იღებს შესაბამის ზომებს მოძრაობის სიჩქარის შესამცირებლად სატრანსპორტო საშუალების სრულ გაჩერებამდე. კონკრეტულ შემთხვევაში, მითითებულია, რომ მძღოლმა 40-50კმ/სთ-ით მოძრაობის პირობებში გზის სავალი ნაწილის კონტროლის გარეშე 20-25 მ გაიარა სამუხრუჭე სისტემის გამოუყენებლად, რასაც დაზარალებულის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება მოჰყვა. შესაბამისად, ზემოთქმულის გათვალისწინებით, იმ შემთხვევაშიც კი, თუ სასამართლო მიიჩნევდა, რომ მძღოლი დაუძლეველი ძალის პირობებში მოქმედებდა, უნდა შეეფასებინა, რამდენად მიუძღოდა ბრალი მოპასუხეს შესაბამისი ხარისხის ზიანის მიყენებაში.

12.1.3 სასამართლომ განსახილველ შემთხვევასთან მიმართებით არ გამოიყენა და, შესაბამისად, არ განმარტა სსკ-ის 309²⁰-ე მუხლის მე-2 ნაწილი. სასამართლოს უნდა ემსჯელა კანონიერ ძალაში შესული პროკურორის აქტის, კანონის ანალოგიის წესით, ადმინისტრაციულ სამართლებრივი აქტის სახით განხილვის ან მასთან გათანაბრების თაობაზე, რაც სასამართლოს საშუალებას მისცემდა, საქმეზე ზიანის მიყენების ფაქტი დადგენილად მიეჩნია.

12.1.4 კასატორმა ასევე მოითხოვა ექსპერტიზის დანიშვნის თაობაზე 2014 წლის 2 დეკემბრის განჩინების ნაწილობრივ გაუქმება და გასაჩივრებულ ნაწილში, ახალი განჩინების მიღებით, მოსარჩელის შუამდგომლობის დაკმაყოფილება ექსპერტიზის დამოუკიდებელ საექსპერტო დაწესებულებაში ჩატარების ან სამი საექსპერტო დაწესებულების მონაწილეობით ჩატარებაზე.

13. საკასაციო სასამართლოს განჩინება და დასკვნები

13.1 საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2016 წლის 4 მარტის განჩინებით, საკასაციო საჩივარი, თანახმად, ნაწილობრივ გაუქმდა, თბილისის

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2015 წლის 15 ივლისის გადაწყვეტილების მე-2 პუნქტის მეორე წინადადება და ამ ნაწილში საქმე ხელახლა განსახილველად დაუბრუნდა იმავე სასამართლოს.

13.2 საკასაციო სასამართლომ არ გაიზიარა სააპელაციო სასამართლოს მსჯელობა იმის შესახებ, რომ „რადგანაც არ არსებობდა სსკ-ის 992-ე მუხლით გათვალისწინებული შედეგის განმაპირობებელი ყველა სამართლებრივი წანამდგარი, კერძოდ, ზიანის მიმყენებლის ბრალი, სააპელაციო საჩივარი დაუსაბუთებელი იყო“ და კასატორის პრეტენზია იმასთან დაკავშირებით, რომ „დავის გადასაწყვეტად სასამართლოს სსკ-ის 999-ე მუხლით გათვალისწინებული შემადგენლობის წინაპირობები უნდა გამოეკვლია და შემდეგ უნდა გამოეტანა შესაბამისი დასკვნები“ - მიიჩნია მართებულად.

13.3 უზენაესი სასამართლოს მიერ დამკვიდრებული ერთგვაროვანი პრაქტიკის თანახმად, სსკ-ის 999-ე მუხლი „ითვალისწინებს სამოქალაქო სამართლის ზოგადი პრინციპიდან (პასუხიმგებლობა მიყენებული ზიანის გამო პირს ეკისრება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ მისი მოქმედება არის ბრალეული) განსხვავებული - სატრანსპორტო საშუალების მომხმარებლის ისეთ განსაკუთრებულ პასუხისმგებლობას, რა დროსაც მისი დაკისრებისათვის ბრალეულობა საკადდებულო არ არის. ამ 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“ (იხ. *სუსგ №სს-494-463-2010, 9 ნოემბერი, 2010 წელი, #სს-594-652, 6 ნოემბერი 2015 წელი*).

13.4. აღნიშნულის გათვალისწინებით, საკასაციო სასამართლოს განმარტებით, დავის მოსაწესრიგებლად სსკ-ის 992-ე მუხლის გამოყენება იმთავითვე გამორიცხული იყო. ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობის საფუძველი შეიძლება ყოფილიყო სსკ-ის 999-ე მუხლის პირველი ან მეოთხე ნაწილი. საკასაციო სასამართლოს მითითებით საქმის ხელახლა განხილვისას პირველ რიგში უნდა შემოწმდეს მოპასუხის სამართლებრივი სტატუსი, წარმოადგენდა თუ არა იგი ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, ანუ პირს, რომელიც კანონიერი საფუძველით ფლობს ნივთს. ამ პერიოდის გარკვევაზე დამოკიდებული მოპასუხის სათანადოობის საკითხი (სსკ-ის 85-ე მუხლი) და შემდგომში დადგენილი ყველა ფაქტობრივი წანამდგარის სამართლებრივი შეფასება. როგორც გამომდინარეობს საქმის მასალებით ირკვევა, შემთხვევის დღეს მოპასუხე მართავდა მეგობრის, ვინმე ა.ა-მის კუთვნილ მანქანას, რომელიც ამ უკანასკნელმა მას იმ მიზნით გადასცა, რომ ვარკეთილში მისი მეუღლის მშობლებთან წასულიყო. იმის გამო, რომ სააპელაციო სასამართლომ არასწორად განსაზღვრა მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძველი, არ გამოუკვლივია არც ეს გარემოება და არც მტკიცების საგანში შემავალი სხვა გარემოებები. უზენაესმა სასამართლომ ერთ-ერთ საქმეზე შემდეგნაირად განმარტა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების სუბიექტური შემადგენლობის თავისებურება: „პასუხისმგებლობა ზიანისათვის ყოველთვის ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, მიუხედავად იმისა, თუ ვინ იყო ზიანის უშუალო მიმყენებელი. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი შეიძლება იყოს როგორც ფიზიკური, ისე იურიდიული პირი, რომელიც კანონიერი საფუძველით ფლობს სატრანსპორტო საშუალებას. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად არ ჩაითვლება პირი, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას მფლობელის ნებართვის გარეშე ან შრომითი ურთიერთობის საფუძველზე (მფლობელი, მემანქანეები და სხვა) ანდა, თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება მას გადაეცემოდა ჰქონდა მფლობელისაგან. სსკ-ის 999-ე მუხლის მე-4 ნაწილის თანახმად, თუ პირი სატრანსპორტო საშუალებას იყენებს მფლობელის ნებართვის გარეშე, იგი ვალდებულია, აანაზღაუროს ზიანი. ამასთან მფლობელი ვალდებულია, აანაზღაუროს ზიანი, თუ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახდა მისი ბრალის გამო. ამ ნაწილის პირველი წინადადება არ გამოიყენება, თუ მოსარგებლო მფლობელის მიერ დანიშნულია სატრანსპორტო საშუალების სამართავად ან, თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება მას გადაეცემოდა ჰქონდა მფლობელისაგან. მითითებული ნორმის თანახმად, მფლობელის პასუხისმგებლობა წარმოიშობა, თუ იგი სატრანსპორტო საშუალებას გადასცემს სხვა პირს ან, თუ მოსარგებლო მფლობელის მიერ დანიშნულია ავტომანქანის სამართავად, ანდა, მფლობელის ბრალის გამო, შესაძლებელი გახდა მისი ავტოსატრანსპორტო საშუალების გამოყენება. აქედან გამომდინარე, მფლობელის ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება (სამოქალაქო პასუხისმგებლობა) წარმოიშობა, თუ ზიანი მოჰყვა მისი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას, ე.ი. არა აქვს გადაწყვეტი მნიშვნელობა, ვინ მართავს სატრანსპორტო საშუალებას. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობა არ დათავსდება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სატრანსპორტო საშუალება გამოვიდა მისი მფლობელობიდან მისი ნებართვის გარეშე (სატრანსპორტო საშუალება გამოვიდა მისი მფლობელობიდან სხვა პირის მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით). აქედან გამომდინარე, პასუხისმგებლობის სუბიექტის განსაზღვრა ეფუძნება იურიდიულ და არა ფიზიკურ მფლობელობას“ (იხ. *სუსგ. საქმე # ას-311-970-03, 7 იანვარი, 2003 წელი*).

13.5. ამრიგად, საკასაციო სასამართლოს მითითებით, თუ სააპელაციო სასამართლო დაადგენს იმ ფაქტს, რომ მოპასუხე არ იყო მანქანის იურიდიული მფლობელი და მას მანქანა მართლაც მისმა მფლობელმა გადასცა, მაშინ მიყენებული ზიანისათვის ამ

უკანასკნელში უნდა აგოს პასუხი სსკ-ის 999-ე მუხლის პირველი და მეოთხე ნაწილებით გათვალისწინებული შედეგის განმარტებითი ყველა წინაპირობის განხორციელების შემთხვევაში და არა - მოპასუხემ. იმ შემთხვევაში, თუ დადგინდება, რომ მოპასუხე მფლობელის დაუკითხავად მართავდა მანქანას და მისი გამოყენება შესაძლებელი არ გამხდარა ამ უკანასკნელის ბრალით, მაშინ პასუხს აგებს მოპასუხე მძღოლი (სსკ-ის 999-ე მუხლის მეოთხე ნაწილის პირველი წინადადება).

13.6. ამასთან, მხოლოდ ამ გარემოებების დადგენა და შეფასება არ იქნება საკმარისი მფლობელისათვის პასუხისმგებლობის დასაკისრებლად, თუ არ იქნება სათანადოდ გამოკვლეული სსკ-ის 999-ე მუხლის მესამე ნაწილით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის გამომრიცხავი გარემოება, კერძოდ, ზიანი ხომ არ იყო განპირობებული დაუძლეველი ძალით; დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, დაუძლეველ ძალაში იგულისხმება ის, რომ: „მიუხედავად ავტომანქანის 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 მოკლებული იყო დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას“ (იხ. სუსგ.#ას-494-463-2010; 9 ნომბერი, 2010 წელი).

14. სააპელაციო სასამართლოს განჩინება

14.1 თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2016 წლის 12 ოქტომბრის განჩინებით დაზარალებულის მემკვიდრის სააპელაციო საჩივარი ნაწილობრივ დაკმაყოფილდა, გაუქმდა რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2014 წლის 24 თებერვლის გადაწყვეტილება და საქმე ხელახლა განსახილველად დაუბრუნდა იმავე სასამართლოს.

14.2 სააპელაციო სასამართლომ საქმის ხელახლა განხილვისას მიიჩნია, რომ მოპასუხე დ.შ-მე მანქანას მისი მფლობელის ა.ა-მის ნებართვით მართავდა, შესაბამისად განსახილველ შემთხვევაში დ.შ-მე არასათანადო მოპასუხე იყო (იხ. სააპელაციო სასამართლოს განჩინება - ტ.3, ს.გ. 216-225).

15. დაზუსტებული სასარჩელო მოთხოვნა

15.1. მამკვიდრებლის მემკვიდრემ დაზუსტებული სასარჩელო მოთხოვნა წარადგინა 2017 წლის 20 მარტს და მოპასუხეებად დაასახელა, როგორც წინამდებარე განჩინების პირველ პუნქტში დასახელებული მძღოლი, ისე- ა.ა-მე, პირი, რომელმაც მძღოლს ნებაყოფლობით, სამართავად გადასცა ავტომანქანა (იხ. მე-3 პუნქტი) და მოითხოვა 35 401, 44 ლარის მოპასუხეთათვის სოლიდარულად დაკისრება.

16. მოპასუხეთა შესაგებელი დაზუსტებულ სარჩელზე

16.1. მოპასუხეებმა არ ცნეს მათ წინააღმდეგ აღძრული სასარჩელო მოთხოვნა და განმარტეს, ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელი მოვალისათვის წინასწარ იყო სავარაუდო და წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს. ასევე, არ დგინდება მოპასუხე მძღოლის მართლსაწინააღმდეგო ბრალეული ქმედების ჩადენა, შესაბამისად, არ დგინდება დელიქტური პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი ერთ-ერთი მთავარი პირობა - ზიანის მიმყენებლის ქმედების მართლსაწინააღმდეგო ხასიათი.

17. მოპასუხის შეგებებული სარჩელი

17.1. მოპასუხე მძღოლმა შეგებებული სარჩელი აღძრა მამკვიდრებლის მემკვიდრის (თავდაპირველი მოსარჩელის) წინააღმდეგ და მოითხოვა მის მიერ ვ.მ-მის მკურნალობის ხარჯების დასაფარად გაწეული თანხების დაბრუნება უსაფუძვლო გამდიდრების ნორმების საფუძველზე.

18. შეგებებული სარჩელის მოპასუხის შესაგებელი

18.1. შეგებებული სარჩელის მოპასუხემ (თავდაპირველმა მოსარჩელემ) არ ცნო მის წინააღმდეგ მოპასუხე მძღოლის მიერ აღძრული სასარჩელო მოთხოვნა და მიუთითა, რომ საქმეში არ არის წარმოდგენილი არც ერთი მკაცრებული, რომლითაც დადასტურდებოდა, რომ მოპასუხე მძღოლმა დაზარალებულის მკურნალობის ხარჯები გაიღო, ასევე- მოპასუხე მძღოლის მიერ გადახდილი თანხებით თავდაპირველი მოსარჩელის გამდიდრების თაობაზე; ასეც რომ ყოფილიყო, გასულია ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადა;

18.2. შეგებებული სარჩელის მოპასუხის განმარტებით, ვ.მ-მის მკურნალობის ხარჯების შეგებებული სარჩელის ავტორის (მოპასუხე მძღოლის) მიერ გადახდის დადასტურების შემთხვევაშიც კი, ეს თანხები უნდა ჩაითვალოს მოპასუხე მძღოლის მიერ დაზარალებულისათვის საჩუქრად გადაცემულად, ვინაიდან თვითონ მოპასუხე

მძღოლისავე განმარტებით, მან ეს თანხები თავისი ბრალის გამო კი არ გადაიხადა, არამედ კეთილი ნება გამოავლინა და დაზარალებულის დაეხმარა. ამ შემთხვევაშიც გასულია საჩუქრის უკან დაბრუნების მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადა.

19. რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის გადაწყვეტილება

19.1 რუსთავის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2017 წლის 20 ივლისის გადაწყვეტილებით დაზარალებულის მემკვიდრის სარჩელი დ.შ-მისა და ა.ა-მის მიმართ ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნით არ დაკმაყოფილდა;

19.2 ამავე გადაწყვეტილებით არ დაკმაყოფილდა დ.შ-მის შეიგებებული სარჩელი მემკვიდრის მიმართ უსაფუძვლო გამდიდრებით მიღებული თანხის ანაზღაურების მოთხოვნაზე (იხ. ტ.4, ს.ფ.149-159).

20. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

20.1 აღნიშნულ გადაწყვეტილებაზე სააპელაციო საჩივარი წარადგინა გარდაცვლილის მემკვიდრემ, გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება და, ახალი გადაწყვეტილების მიღებით, სარჩელის დაკმაყოფილება მოითხოვა.

20.2 აპელანტის განმარტებით, სასამართლომ არასწორად დაადგინა, რომ დ.შ-მეს, როგორც სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს, არ შეეძლო ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება. სასამართლო დაეყრდნო ექსპერტის თეორიულ დასკვნას იმასთან დაკავშირებით, რომ საფრთხემდე 20 მეტრის არსებობის პირობებში ტრანსპორტის სამუხრუჭე მანძილი 25 მეტრს შეადგენდა. სასამართლომ საქმეში არსებულ მასალებზე დაყრდნობით არ დაადგინა, რომ სატრანსპორტო საშუალება ფაქტობრივად დამუხრუჭების შემდეგ 14 მეტრზე ნაკლებ მანძილში გაჩერდა. დ.შ-მეს, როგორც სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან ასაცილებლად არავითარი მოქმედება არ განუხორციელებია, მათ შორის, მას საერთოდ არ დაუმუხრუჭებია. სასამართლოს არ დაუდგენია, რომ დ.შ-მის მხრიდან ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილების მცდელობის (კერძოდ, ავტომობილის სამუხრუჭე სისტემის ამოქმედების) შემთხვევაში, თუნდაც შეუძლებელი ყოფილიყო შემთხვევის თავიდან აცილება, ზიანის სიმძიმე ნაკლები იქნებოდა.

20.3 აპელანტის მითითებით, სასამართლომ არასწორად დაადგინა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოწვეული იყო დაუძლეველი ძალით (გარე ფაქტორების მოქმედებით). სასამართლომ ასევე (არასწორად) არ დაადგინა, რომ მოპასუხე მძღოლის მართვის ქვეშ ავტოსატრანსპორტო საშუალება მოექცა ამ საშუალების მესაკუთრის - ა.ა-მის ბრალით.

21. სააპელაციო სასამართლოს განჩინება და დასკვნები

21.1 თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 19 ივნისის განჩინებით დაზარალებულის მემკვიდრის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდა, გასაჩივრებული გადაწყვეტილება დარჩა უცვლელად.

21.2 სააპელაციო სასამართლოს შეფასებით, პირველი ინსტანციის სასამართლომ მართებულად მიუთითა საქართველოს უზენაესი სასამართლოს მიერ დადგენილ ერთგვაროვან პრაქტიკაზე, რომლითაც საკასაციო სასამართლო განმარტავს, 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 (იხ. სუსგ №494-463-2010, 9 ნოემბერი, 2010 წელი).

21.3 სააპელაციო სასამართლომ ასევე მოიხმო საკასაციო სასამართლოს ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში ასახული განმარტება, რომლის მიხედვით „მართალია, სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი განსაზღვრავს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის ფორმას, მაგრამ აღნიშნული გარემოება არ ნიშნავს, რომ დაზარალებულის ბრალი საერთოდ არ მიიღება მხედველობაში. პირველ რიგში, საჭიროა დადგინდეს, რომ მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანისათვის პასუხისმგებლობის განსაკუთრებული ნორმები მოქმედებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ ზიანი გამოწვეულია იმ ფაქტორების მოქმედებით, რომელთა გამოც ეს საშუალება მომეტებული საფრთხის წყაროდაა მიჩნეული. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი პასუხს აკისრებს მიყენებული

ზიანისათვის, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ ზიანი გამოწვეულია დაუძლეველი ძალის მოქმედებით ან თავად დაზარალებულის განზრახვით. ამ ფაქტორების გათვალისწინებით, ცალკეულ შემთხვევაში შესაძლებელია, როგორც პირის პასუხისმგებლობისაგან გათავისუფლება ისე, ზიანის ანაზღაურების ოდენობის შემცირება. ასეთ შემთხვევებში უნდა მოხდეს თავად დაზარალებულის ბრალის გამოკვლევა“. (იხ. სუსგ №ს-1657-1554-2012, 10 ოქტომბერი, 2013 წელი).

21.4 სააპელაციო სასამართლოს შეფასებით პირველი ინსტანციის სასამართლომ საქმეში არსებული ექსპერტიზის დასკვნების საფუძველზე მართებულად დაადგინა, რომ მიუხედავად ავტომანქანის გულისყურით მართვისა, მოპასუხე მძღოლს ზიანის თავიდან აცილება არ შეეძლო, დაბრკოლება შექმნა ქვეითად მოსიარულე ე.მ-მემ, რომლის გათვალისწინება და თავიდან აცილება არ შედიოდა მძღოლის კონტროლის სფეროში და მას გონივრულად არ შეეძლო არც მისი წინასწარ გათვალისწინება და არც დაბრკოლების ან მისი შედეგების თავიდან აცილება ან დამღევა, ანუ იგი მოკლებული იყო დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას. ამასთან, რამდენადაც ავტოსაგზაო შემთხვევა გამოწვეული იქნა ქვეითად მოსიარულე ე.მ-მის მიერ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დარღვევით, ქვედგომმა სასამართლომ მართებულად მიიჩნია, რომ არ არსებობდა ავტომანქანის მესაკუთრისათვის - ა.ა-მისათვის ზიანის ანაზღაურების დაკისრების ვალდებულება სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლის საფუძველზე.

22. საკასაციო საჩივარი

22.1. დაზარალებულის მემკვიდრემ საკასაციო წესით გაასაჩივრა სააპელაციო სასამართლოს განჩინება, მისი გაუქმება და, საქმის ხელახლა განსახილველად დაბრუნება მოითხოვა, ასევე, მიუთითა შესაძლო მორიგებაზე (იხ. ტ.5. ს.ფ. 160-171).

23. საკასაციო სამართალწარმოების ეტაპი

23.1. საკასაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინების საფუძველზე დაზარალებულის მემკვიდრის საკასაციო საჩივრის დასაშვებობის ეტაპის შემოწმება მხარეთა მონაწილეობით, ზეპირ სხდომაზე დაინიშნა. საკასაციო სასამართლოში გამოცხადებულ მხარეებს სსსკ-ის 218-ე მუხლის საფუძველზე მორიგება შესთავაზა სასამართლომ, მოისმინა მხარეთა პოზიციები, თუმცა საბოლოოდ მორიგება ვერ შედგა.

23.2. კასატორის წარმომადგენელმა, სსკ-ის 415-ე მუხლის გათვალისწინებით (თუ ზიანის წარმოშობას ხელი შეუწყო დაზარალებულის მოქმედებამ, მაშინ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება და ანაზღაურების მოცულობა დამოკიდებულია იმაზე, თუ უფრო მეტად რომელი მხარის ბრალით არის ზიანი გამოწვეული) საკასაციო სასამართლოში შეამცირა მოთხოვნა და საბოლოოდ საოქმოდ დააფიქსირა, რომ ითხოვს, მოპასუხეებს სოლიდარულად დაეკისროთ 17 000.72 ლარის გადახდა, როგორც 50 % იმ თანხისა, რასაც თავდაპირველი მოსარჩელე ითხოვდა (მოისმინეთ საკასაციო სასამართლოს სხდომის ოქმი 16:01:19-16:04:02).

23.3. საკასაციო სასამართლომ სსსკ-ის 391-ე მუხლის მე-5 ნაწილის „ე“ ქვეპუნქტის საფუძველზე დასაშვებად ცნო თავდაპირველი მოსარჩელის საკასაციო საჩივარი.

სამოტივაციო ნაწილი:

საკასაციო სასამართლო საქმის შესწავლის, მტკიცებულებათა გაანალიზების, მხარეთა ახსნა-განმარტებების შემოწმებისა და მოსარჩელის საკასაციო საჩივრის სამართლებრივი დასაბუთებულობის არსებითად განხილვის შედეგად მივიდა დასკვნამდე, რომ საკასაციო განაცხადი დაუსაბუთებელია და არ უნდა დაკმაყოფილდეს შემდეგი არგუმენტაციით:

24. სსსკ-ის 404-ე მუხლის პირველი ნაწილით, საკასაციო სასამართლო გადაწყვეტილებას ამოწმებს საკასაციო საჩივრის ფარგლებში, ამავე კოდექსის 407-ე მუხლის პირველი ნაწილით, საკასაციო სასამართლო იმსჯელებს მხარის მხოლოდ იმ ახსნა-განმარტებაზე, რომელიც ასახულია სასამართლო გადაწყვეტილებებსა და სხდომის ოქმებში. გარდა ამისა, შეიძლება მხედველობაში იქნეს მიღებული ამ კოდექსის 396-ე მუხლის პირველი ნაწილის „ვ“ ქვეპუნქტში მითითებული ფაქტები; ამავე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლოს მიერ დამტკიცებულად ცნობილი ფაქტობრივი გარემოებები სავალდებულოა საკასაციო სასამართლოსათვის, თუ წამოყენებული არ არის დასაშვები და დასაბუთებული პრეტენზია (შედავება). საკასაციო სასამართლოს შეფასებით კასატორს ასეთი დასაბუთებული საკასაციო შედავება არ აქვთ წარმოდგენილი.

25. საკასაციო სასამართლო აღნიშნავს, რომ ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის მე-6 მუხლის პირველი პარაგრაფი ავალდებულებს სასამართლოს, დაასაბუთოს თავისი გადაწყვეტილება, რაც არ უნდა იქნეს გაგებული თითოეულ არგუმენტზე დეტალური პასუხის გაკეთება (იხ. ჯღარკავა საქართველოს წინააღმდეგ, # 7932/03; Van de Hurk v. Netherlands, par.61, Garcia Ruiz v. Spain [GC] par.26; Jahnke and Lenoble v France (dec.); Perez v France [GC], par. 81). საკასაციო სასამართლო იზიარებს სააპელაციო სასამართლოს მსჯელობასა და დასკვნებს, რაც საკასაციო პრეტენზიის არსებითად განხილვის ეტაპზე, საკასაციო საჩივრის უარყოფისა და გასაჩივრებული განჩინების უკვლელად დატოვების საფუძველია.

26. საკასაციო სასამართლო იზიარებს სააპელაციო სასამართლოს მიერ დადგენილ ფაქტობრივ გარემოებებს და სწორედ ამ ფარგლებში არსებითად განიხილავს და

ამოწმებს საკასაციო პრეტენზიის დასაბუთებულობას (სსსკ-ის 407-ე მუხლი). ამასთან, მიაჩნია, რომ საქმეზე გადაწყვეტილების მისაღებად არ ვლინდება საპეკლაციო სასამართლოსათვის საქმის ხელახლა განსახილველად დაბრუნების საფუძველი (სსსკ-ის 412-ე მუხლი).

27. საპეკლაციო სასამართლომ მართებულად მიუთითა მის მიერ საკვლევი ძირითად გარემოებაზე, რაც უკავშირდება მოპასუხეთა პასუხისმგებლობას დელიქტური ვალდებულებიდან გამომდინარე. მოცემულ შემთხვევაში მსჯელობის საგანია ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად მიყენებული ზიანიდან გამომდინარე ვალდებულებაზე, იმის გათვალისწინებით, რომ სატრანსპორტო საშუალება პოტენციური საფრთხის წყაროა და მისი მოხმარება განაპირობებს შედარებით მაღალი ხარისხით საზიანო შედეგების მიღების შესაძლებლობას, ვიდრე სხვა ჩვეულებრივი საქმიანობისას.

28. მოცემულ შემთხვევაში საკასაციო სასამართლო საკასაციო საჩივარს იხილავს იმ ფარგლებში, როგორც ეს მოსარჩელის მოთხოვნით შემცირდა და საკასაციო სამართალწარმოების ეტაპზე საბოლოო მოთხოვნის სახით განისაზღვრა - მოპასუხეებს სოლიდარულად დაეკისროთ 17 000.72 ლარის გადახდა (იხ. 23.2 ქვეპუნქტი).

29. სასამართლოსათვის ამოსავალია ის კონკრეტული ფაქტები და გარემოებები, რომლებზედაც მოსარჩელე ამყარებს თავის მოთხოვნას. სწორედ მოსარჩელის მიერ მითითებული ფაქტები და გარემოებები განსაზღვრავს მისი მოთხოვნის შინაარსს. საკასაციო სასამართლო მიუთითებს, რომ მოსარჩელის მოთხოვნის შინაარსის განმსაზღვრელია სარჩელში მითითებული ფაქტები და გარემოებები. სარჩელის ინდივიდუალიზაცია სარჩელის ელემენტების მეშვეობითაა შესაძლებელი. სსსკ-ის მე-3, მე-4, 83-ე და 178-ე მუხლების ანალიზით შესაძლებელია, დავასკვნათ, რომ სარჩელი შედგება ორი ელემენტისგან: სარჩელის საგნისა და სარჩელის საფუძვლისგან. სარჩელის საგანია მოსარჩელის მოთხოვნა მოპასუხისადმი (სსსკ-ის 178.1 მუხლის „ზ“ ქვეპუნქტი), ხოლო სარჩელის საფუძველი - კონკრეტული ფაქტები და გარემოებები, რომლებზედაც მოსარჩელე ამყარებს თავის მოთხოვნას (სსსკ-ის 178.1 მუხლის „ე“ ქვეპუნქტი).

30. განსახილველ შემთხვევაში მოსარჩელე (კასატორი) თავის სასარჩელო მოთხოვნას იმ გარემოებაზე აფუძნებს, რომ ა.ა-მის კუთვნილი და დ.შ-მის (მოპასუხეების) მართვის ქვეშ მყოფი ავტომანქანა შეეჯახა ქვეითად მოსიარული გ.ა-ს, რომელმაც ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მიიღო ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება, რის გამოც მას მკურნალობა დასჭირდა. ყველა ხარჯი დაზარალებულის შვილმა (მოსარჩელემ) გაიღო. ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან ასაცილებლად მოპასუხე მძღოლის მიერ შესაბამისი მოქმედებები არ განხორციელებულა; ავტოსაგზაო შემთხვევის ფაქტთან დაკავშირებით აღძრულ სისხლის სამართლის საქმეზე შეწყდა გამოძიება ამნისტიის საფუძველზე, პროკურორის დადგენილებით. მოპასუხეებს არ აუნაზღაურებიათ დაზარალებულისათვის მიყენებული მატერიალური ზიანი; ავტომანქანის დამუხრუჭების შემთხვევაში, თუ შეეჯახება მაინც მოხდებოდა, მიყენებული ზიანი გაცილებით ნაკლები იქნებოდა, ნებისმიერ შემთხვევაში მოპასუხე მძღოლს მიუძღვის ბრალი გ.ა-მისათვის ზიანის მიყენებაში; რაც შეეხება ავტომანქანის მესაკუთრეს - ა.ა-ს, მისი პასუხისმგებლობის გამომრიცხველი გარემოება არ არსებობს, რადგან არ გამოვლენილა დაუძლეველი ძალა (ზიანის მიყენება მისი კუთვნილი ავტომანქანის ექსპლუატაციის და არა სხვა გარეშე ფაქტორების ზემოქმედების შედეგია) და ავტომანქანა მოპასუხე მძღოლს სამართავად გადაეცა მისი ნებართვით ან მისი ბრალით. ამის გათვალისწინებით მოპასუხეებს სოლიდარულად უნდა დაეკისროთ დაზარალებულისათვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურება (იხ. დაზუტებული სარჩელი-ტ.4, ს.გ. 13-25).

31. მოპასუხეებმა წერილობით წარდგენილი შესაგებლით არ ცნეს სარჩელი და მიუთითეს საქმეში არსებულ ექსპერტიზის დასკვნაზე, რომელიც მოპასუხე მძღოლმა წარადგინა მის მიმართ აღძრული სასარჩელო მოთხოვნის გასაქარწყლებლად (იხ. წინამდებარე განჩინების 8.1-8.2 ქვეპუნქტები);

32. საკასაციო სასამართლო არაერთ გადაწყვეტილებაში/განჩინებაში უთითებს, რომ ყოველი კონკრეტული სამოქალაქო საქმის გადაწყვეტა სასამართლოში, დაკავშირებულია გარკვეული ფაქტების დადგენასთან. ფაქტების დადგენის აუცილებლობა განპირობებულია იმით, რომ სასამართლო იხილავს და წყვეტს მხარეთა შორის წარმოშობილ დავებს, რომლებიც სამართლით რეგულირებული ურთიერთობებიდან წარმოიშობიან. სამართლებრივი ურთიერთობა კი, როგორც ეს ცნობილია, შეიძლება აღმოცენდეს, განვითარდეს ან შეწყდეს მხოლოდ იურიდიული ფაქტების საფუძველზე. სწორედ მტკიცების ტვირთსა და მის სწორ განაწილებაზე დამოკიდებული დასაბუთებული და კანონიერი გადაწყვეტილების მიღება.

32. ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვეიციის მე-6 მუხლით გათვალისწინებული სამართლიანი სასამართლოს უფლების რეალიზება უმეტესწილად დამოკიდებულია და გულისხმობს სასამართლოს მიერ დასაბუთებული, მტკიცებულებათა ურთიერთშეჯერებისა და გაანალიზების საფუძველზე მიღებული გადაწყვეტილების მიღებას. მტკიცების ტვირთის როლი განსაკუთრებით ვლინდება სამოქალაქო სამართალწარმოებაში, სადაც მხარეთა ნების ავტონომიას გადაწყვეტი მნიშვნელობა ენიჭება. შესაძლებელია მხარის მოთხოვნა საფუძვლიანი იყოს, მაგრამ შეუძლებელია მხარემ მიიღოს თავისი სასარგებლო გადაწყვეტილება, თუ ვერ

დაამტკიცების თავის სასარგებლოდ გასროციკის საპროცესო სამართლებრივი წესით. ამიტომაც, ერთ-ერთ მნიშვნელოვან ფაქტორს წარმოადგენს მტკიცების ტვირთის მართებული გადანაწილება მოდავე მხარეებს შორის.

33. სსსკ-ის მე-3 მუხლის მიხედვით, მხარეები იწყებენ საქმის წარმოებას სასამართლოში, ამ კოდექსში ჩამოყალიბებული წესების შესაბამისად, სარჩელის ან განცხადების შეტანის გზით. ისინი განსაზღვრავენ დავის საგანს და თვითონვე იღებენ გადაწყვეტილებას სარჩელის (განცხადების) შეტანის შესახებ. მხარეებს შეუძლიათ საქმის წარმოება მორიგებით დაამთავრონ. მოსარჩელეს შეუძლია უარი თქვას სარჩელზე, ხოლო მოპასუხეს – ცნოს სარჩელი. ამავე კოდექსის მე-4 მუხლის მიხედვით სამართალწარმოება მიმდინარეობს შეჯიბრებითობის საფუძველზე. მხარეები სარგებლობენ თანაბარი უფლებებითა და შესაძლებლობებით, დაასაბუთონ თავიანთი მოთხოვნები, უარყონ ან გააქარწყლონ მეორე მხარის მიერ წამოყენებული შესაგებლები, მოსაზრებები თუ მტკიცებულებები. მხარეები თვითონვე განსაზღვრავენ, თუ რომელი ფაქტები უნდა დაედოს საფუძვლად მათ მოთხოვნებს ან რომელი მტკიცებულებებით უნდა იქნეს დადასტურებული ეს ფაქტები.

34. მტკიცების ტვირთს აწესრიგებს სსსკ-ის 102-ე მუხლის პირველი ნაწილი, რომლის მიხედვითაც თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებსა და შესაგებელს. მოსარჩელემ უნდა ამტკიცოს ის გარემოებები, რომლებზედაც დაფუძნებულია სასარჩელო მოთხოვნა, ხოლო მოპასუხემ გარემოებები, რომლებსაც მისი შესაგებელი ემყარება. მტკიცების ტვირთი არის სამოქალაქო სამართალწარმოებაში საქმის სწორედ გადაწყვეტისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტების დამტკიცების მოვალეობის დაკისრება მხარეებზე, რომლის შესრულება უზრუნველყოფილია მატერიალურ-სამართლებრივი თვალსაზრისით არახელსაყრელი გადაწყვეტილების გამოტანით იმ მხარის მიმართ, რომელმაც ეს მოვალეობა სათანადოდ არ (ვერ) შეასრულა. მხარეთა მტკიცებითი საქმიანობის საბოლოო მიზანი – ესაა სასამართლოს დარწმუნება საქმის სწორად გადაწყვეტისათვის მნიშვნელობის მქონე გარემოებების არსებობაში. სასამართლოს დაურწმუნებლობა კი, მხარისათვის არახელსაყრელ შედეგს იწვევს. მტკიცების ტვირთი დამოკიდებულია არა მხარის როლზე პროცესში, არამედ მოთხოვნის საფუძველზე. ის ვინც ითხოვს ვალდებულების შესრულებას, უნდა დაამტკიცოს მოთხოვნის საფუძვლის არსებობა არა მხოლოდ მაშინ, როდესაც იგი ითხოვს თავისი მოთხოვნის შესრულებას, ან აღიარებას, არამედ მაშინაც, როდესაც იგი თავს იცავს მოწინააღმდეგე მხარის ნეგატიური აღიარებითი სარჩელისაგან (მოთხოვნისაგან). მტკიცების ტვირთისაგან უნდა გაიმიჯნოს ფაქტების მითითების ტვირთი, როგორც მხარის ფაქტუალური მოვალეობა. მხარეები სსკ-ის მე-4 მუხლის თანახმად სრულიად თავისუფალი არიან მიუთითონ ნებისმიერ ფაქტზე. ეს მათი უფლებაა, მაგრამ მათ მიერ მითითებული ფაქტობრივი გარემოებების სამართლებრივი შეფასება, ე.ი. იმის დადგენა და გარკვევა, თუ რამდენად ასაბუთებენ ეს ფაქტები იურიდიულად მხარეთა მოთხოვნებს და შესაგებელს – ეს უკვე სასამართლოს პრეროგატივაა. ამასთან, საკმარისი არ არის, რომ მხარემ ზოგადად გამოთქვას მოსაზრება საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე გარემოებაზე, მაგალითად, განაცხადოს, რომ იგი მთლიანად უარყოფს მეორე მხარის მიერ მოხსენებულ საქმის ფაქტობრივ გარემოებებს. მხარის მიერ წარმოდგენილი მოსაზრებები კონკრეტულად და დეტალურად უნდა ჩამოყალიბდეს და ეხებოდეს საქმის გადაწყვეტისათვის მნიშვნელობის მქონე ყველა გარემოებას. მხარეთა მიერ წარმოდგენილი ახსნა-განმარტებები უნდა იყოს დასაბუთებული და ეხებოდეს იმ გარემოებებს, რომლებსაც უშუალო კავშირი აქვს დავასთან. **მოსარჩელემ, როგორც წესი, უნდა დაამტკიცოს ყველა გარემოება, რომელიც წარმოადგენს მოთხოვნის წარმოშობის საფუძველს, ხოლო მოპასუხემ კი – ყველა გარემოება, რომელიც წარმოადგენს მოთხოვნის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმის საფუძველს** (იხ. ჰაინ ბიოლინგი, ლადო ჭანტურია, *სამოქალაქო საქმეებზე გადაწყვეტილებათა მიღების მეთოდიკა*, თბ., 2003, გვ.64) - იხ. შეად. სუსგ-ებს N ახ-1298-2018; 22.03.2019წ; N ახ-1329-2018, 22.02.2019წ; N ახ-1610-2019, 07.02.2020წ.

35. განსახილველ შემთხვევაში, გარდა მოპასუხის მიერ წარდგენილი საექსპერტო დასკვნისა, თბილისის სააპელაციო სასამართლოს 2014 წლის 2 დეკემბრის განჩინებით განსახილველ დავაზე დაინიშნა განმეორებითი, კომპლექსური ავტოტექნიკურ-ტრასოლოგიური, კომისიური ექსპერტიზა (სსსკ-ის 162-ე მუხლის პირველი ნაწილი). ექსპერტიზის ჩატარება დაევალა საქართველოს იუსტიციის სამინისტროს სსიპ ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს (იხ. განჩინება; ტ.3, ს.გვ.91-93). ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2015 წლის 6 თებერვლის დასკვნის თანახმად, ავტომობილ „ოპელ-ომეგას“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. ამავე დასკვნის თანახმად, ფეხით მოსიარულე გზის სავალ ნაწილს კვეთდა „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის 23-ე მუხლის მე-5 პუნქტის მოთხოვნათა დარღვევით (იხ.დასკვნა -ტ.3,ს.გვ. 94-101).

36. საკასაციო სასამართლო განმარტავს, რომ მომეჩივებული საფრთხის წყაროს ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების საკითხს ადგენს სსკ-ის 999-ე მუხლი, ამასთან, მოსარჩელემ მოთხოვნა წაუყენა უშუალოდ იმ პირსაც, რომლის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებასაც, მოსარჩელის მტკიცებით, მოჰყვა ზიანი (სსკ-ის 992-ე მუხლი). განსახილველ შემთხვევაში, სადავო საკითხი იკვეთება თუ არა მოპასუხეთა

საქართველო პასუხისმგებლობა დაზარალებულისათვის მიყენებული ზიანისათვის. ერთ-ერთ საჩქმეზე საკასაციო სასამართლომ იმსჯელა იმის თაობაზე, მხოლოდ ზიანის მიმყენებელი და მომეტებული საფრთხის წყაროს იურიდიული მფლობელი წარმოადგენენ ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებულ პირებს, თუ, ამავე საგნის რეგისტრირებული მესაკუთრეც. ამ საკითხის შეფასების მიზნით, საკასაციო სასამართლომ მიუთითა მისსავე დადგენილ პრაქტიკაზე: „მესაკუთრემ სამართლებრივი საფუძვლით გადასცა მის საკუთრებაში არსებული მოძრავი ნივთი დამქირავებელს (სსკ-ის 531-ე მუხლი) [განსახილველ შემთხვევაში, ლიზინგის ხელშეკრულებით], ხოლო ამ უკანასკნელმა, მართალია, დაარღვია გაქირავებული ნივთის ქვეყნის საკანონმდებლომ დადგენილი წესი და გაქირავებულის თანხმობის გარეშე, გააქირავა ავტომანქანა, თუმცა, მიუხედავად ამისა, სასამართლოს მიაჩნია, რომ სამართლებრივად დაუსაბუთებელია დაზარალებული მძღოლის მოთხოვნა ზიანის ანაზღაურებაზე ნივთის მესაკუთრისა და დამქირავებლის მიმართ. სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლით, არც ავტომანქანის მესაკუთრეს და არც დამქირავებელს პართოსაწინააღმდეგოდ, განზრახ ან გაუფრთხილებლობით არ მიუყენებიათ ზიანი დაზარალებული მძღოლისათვის, შესაბამისად, თუკი არ არსებობს წინაპირობა, რომ ნივთის მესაკუთრე და დამქირავებელი მოქმედებდნენ, რათა ზიანი მიეყენებინათ დაზარალებული მძღოლისათვის, არ არსებობს ქმედება (მოქმედება ან უმოქმედობა), რომლის შედეგადაც დგება ზიანი, მამასადამი, არ არსებობს ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის შესაძლებლობა იმ პირისაგან, რომელსაც არ განუხორციელებია ქმედება და არ წარმოიშვა ანეთი პირის მიერ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება. განსახილველ შემთხვევაში, მესაკუთრისა და დამქირავებლის დელიქტური მოქმედება არ არსებობს, შესაბამისად, ისინი ვერ აირიდებდნენ იმ ინციდენტს, რომელსაც მათთან არ აქვს კავშირი, რაც, მათ მიმართ, დაზარალებულის მოთხოვნის ფაქტობრივ და სამართლებრივ საფუძვლებს გამოიწვევს...“ საკასაციო სასამართლომ ყურადღება გაამახვილა პასუხისმგებელ პირთა წრეზე და განმარტა, რომ „საგზაო ინციდენტი გამოწვეული იყო მართვის უფლების არმქონე მძღოლის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევით. ამ უკანასკნელის ხელთ ავტომანქანა, სამართლებრივი საფუძვლის გარეშე, აღმოჩნდა მეგობრისაგან, რომელსაც, თავის მხრივ, ასევე არამართლზომიერად ჰქონდა მამისგან (მფლობელისაგან) მიღებული დაქირავებული ავტომანქანა. ავტომანქანის მფლობელმა, თავისი მოქმედებით, ხელი შეუწყო ზიანის დადგომას, როდესაც დაქირავებული მანქანა, სიჭკვიერი შეთანხმებით, გადასცა თავის შვილს, ამ უკანასკნელმა კი მეგობარს - მართვის უფლების არმქონე მძღოლს. შესაბამისად, ნივთის მესაკუთრისა და დამქირავებლის კავშირი დელიქტთან გამორიცხულია...“ სსკ-ის 992-ე და 998-ე მუხლებით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის საკითხი შესაძლებელია განხილული იქნეს ავტომანქანის მფლობელის [დამქირავებლის], მისი შვილისა და სამართალდამრღვევი მძღოლის მიმართ; ავტომანქანის მესაკუთრისა და დამქირავებლისათვის პასუხისმგებლობის დაკისრების ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები უნდა გამორიცხოს შესაბამისი წინაპირობების არარსებობის გამო (იხ. სუსგ-ები: № ას-906-856-2015, 12 ნოემბერი, 2015 წელი; № ას-1453-1373-2018, 09.03.2018წ.).

37. სსკ-ის 999-ე მუხლის სუბიექტები არიან ვალდებული და დაზარალებული პირები. ვალდებული პირად კანონი განიხილავს ნივთის მფლობელს, ანუ პირს, რომელსაც ამ ქონებაზე საკუთრება მართლზომიერად აქვს მოპოვებული, თუმცა მფლობელი, როგორც ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირი, შეიძლება იყოს, როგორც პირდაპირი, ისე - არაპირდაპირი. ამ უკანასკნელ შემთხვევაში სახეზე გვყავს კვლავ „მფლობელი“ (არაპირდაპირი) და „მოსარგებლე“ (პირდაპირი მფლობელი). სსკ-ის 999-ე მუხლი ითვალისწინებს გამოწვევისასაც, ნივთის იურიდიულ მფლობელს პასუხისმგებლობა არ ეკისრება კანონით პირდაპირ გათვალისწინებულ შემთხვევაში (ნორმის მე-2 და მე-3 ნაწილები), მათ შორის მაშინაც, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებას მართავდა სხვა პირი, თუმცა ამ შემთხვევაში ვალდებული პირის დადგენა ხდება იმის მიხედვით, თუ რა გზით (იურიდიულად ნამდვილი უფლების საფუძველზე) აღმოჩნდა ნივთი მოსარგებლის ფაქტობრივი ბატონობის არეალში (ნორმის მე-4 ნაწილი). თუ პირი, რომელიც იყენებს სატრანსპორტო საშუალებას მისი მფლობელის ნებართვის გარეშე (არამართლზომიერი მფლობელი) და ამ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციით მიაყენებს ზიანს სხვას, სამოქალაქო პასუხისმგებლობა დაეკისრება მას და არა სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს. ასეთ შემთხვევაში მნიშვნელოვანია ის გარემოება, რომ პირს, რომელიც მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას, არ გააჩნდა მისი ფლობის უფლება (მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს არ გადაუცია მოსარგებლისათვის იგი, ანდა გადაცემული ტრანსპორტი მოსარგებლემ გამოიყენა მფლობელის ნების საწინააღმდეგოდ). ამასთან, მფლობელი ვალდებულია, აანაზღაუროს მიყენებული ზიანი, თუ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახდა მისი ბრალის გამო (მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების კარები დატოვა ღია, გასაღები დატოვა მასში). აღნიშნული მიუთითებს იმაზე, რომ მან ვერ უზრუნველყო მის მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების სათანადოდ დაცვა, რაც გახდა სხვა პირთა მიერ სატრანსპორტო საშუალების დაუფლების საფუძველი. სხვა შემთხვევაა, როდესაც მფლობელის ნების საფუძველზე მოსარგებლისათვის გადაცემული სატრანსპორტო საშუალება (იხ. სუსგ-ები: ას-465-433-2018, 30.06.2017წ; N ას 504-481-2016, 30.09.2016წ; N ას-594-652, 06.11. 2015 წ; N ას - 494-463, 09.11.2010 წ; N ას-39-38-10, 15. 07.2010 წ.).

38. განსახილველ შემთხვევაში საკასაციო სასამართლო საკვებით იზიარებს საპეკლაციო სასამართლოს მსჯელობასა და დასკვნას, 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 წყაროაა მიჩნეული და, მიუხედავად იმისა, რომ მისი მოხმარება სამართლებრივად ნებადართულია, პასუხისმგებლობა მომეტებული საფრთხის წყაროდან მომდინარე ზიანისათვის, ჩვეულებრივ, სამოქალაქო-სამართლებრივ პასუხისმგებლობასთან შედარებით უფრო მაღარაა - ზიანის

ანაზღაურების გალდებულება მომჩიებულის საფრთხის წყაროს მფლობელს, ბრალის მიუხედავად, ეკისრება. აღნიშნული გამოწვეულია იმ მატიერიალური ობიექტების ფლობითა და სარგებლობით (ექსპლუატაციით ან ნებისმიერი ფორმით მისი გამოყენებით), რომელსაც განსაკუთრებული ხარისხობრივი თვისება აქვთ და ადამიანის მხრიდან მასზე სრული კონტროლის დამყარება შეუძლებელია. საქმეში მოპასუხე მძღოლის მიერ წარდგენილი ექსპერტიზის დასკვნის მიხედვით „კონკრეტულ პირობებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოუკიდებელი მძღოლის მოქმედებაზე და ის „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფით არ მოქმედებდა. მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო ქვეითზე (ან გარდაცვლილ პირზე), თუ იგი დასახილვადი კანონის 23-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა მოცემული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა“ (იხ. ტ.2, ს.ფ.50), ხოლო საპედაციო სასამართლოს განჩინების საფუძველზე დანიშნული ექსპერტიზის დასკვნით დადგენილია, რომ მოპასუხე მძღოლს „ტექნიკური თვალსაზრისით საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება“ (იხ. ტ. 4, ს.ფ.97). აქედან გამომდინარე, მართებულია გასაჩივრებული განჩინების დასკვნა, რომ მიუხედავად ავტომანქანის გულისყურით მართვისა, მოპასუხე მძღოლს ზიანის თავიდან აცილება არ შეეძლო, დაბრკოლება შექმნა ქვეითად მოსიარულე გ.მ-მემ, რომლის გათვალისწინება და თავიდან აცილება არ შედიოდა მძღოლის კონტროლის სფეროში და მას გონივრულად არ შეეძლო არც მისი წინასწარ გათვალისწინება და არც დაბრკოლების ან მისი შედეგების თავიდან აცილება ან დაძლევა, ანუ იგი მოკლებული იყო დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას. ერთ-ერთ საქმეზე სსკ-ის 999-ე მუხლის გამოყენებასთან დაკავშირებით საკასაციო სასამართლომ განმარტა: „...ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისას, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობა უნდა გამოირიცხოს, თუ ზიანი გამოწვეულია თუნდაც ნივთის ექსპლუატაციის დროს, მაგრამ სხვა გარე ფაქტორების ზემოქმედებით და არა მომჩიებულის საფრთხის წყაროს თვისებებიდან გამომდინარე. პასუხისმგებლობის მთლიან ან ნაწილობრივ გამომრიცხველ გარემოებად უნდა ჩაითვალოს როგორც დაუძლეველი ძალა (სამოქალაქო კოდექსის 394-ე მუხლის პირველი ნაწილი), ასევე, დაზარალებულის ბრალი. დაუძლეველ ძალაში იგულისხმება, რომ, მიუხედავად ავტომანქანის 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 მოკლებული იყო დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას. სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის დაკისრებისას უნდა გამოირიცხოს დაზარალებულის ბრალიც“ (იხ. სუსგ N ას-594-562-2015, 06.11.2015წ.).

39. ზემოხსენებული მოტივაციით გამოირიცხა სასარჩელო მოთხოვნის დაკმაყოფილება, ამასთან, საქმეში წარდგენილი მტკიცებულებები არ იძლევა შესაძლებლობას, რომ სასამართლომ თუნდაც ე.წ. შერეული ბრალიდან (სსკ-ის 415-ე მუხლი) გამომდინარე პასუხისმგებლობის გადანაწილებაზე იმსჯელოს. მხარეები თვითონ განსაზღვრავენ იმ ფაქტობრივ გარემოებებსა და მტკიცებულებებს, რასაც ეფუძნება მათი მოთხოვნა თუ შესაგებელი, ხოლო სასამართლო მხარეთა მიერ წარდგენილი გარემოებების შეჯერებისა და გაანალიზების საფუძველზე ღებულობს გადაწყვეტილებას იმ სამართლებრივი საფუძვლის მოძიებითა და მისადაგებით განსახილველი სამართალურთიერთობისადმი, რაც სასამართლოს პრეროგატივაა და კანონის წინაშე მხარეთა თანასწორობას ემყარება. ~

40. კასატორმა ვერ შეძლო დასაბუთებული საკასაციო შედაგების წარდგენა, რაც მისი მტკიცების (სრულად ან ნაწილობრივ) გაზიარების შესაძლებლობას მისცემდა სასამართლოს. საქმის არსებითი განხილვის შედეგად უარყოფილია საკასაციო საჩივრის დასაბუთებლობა და არ უნდა დაკმაყოფილდეს, რაც საპედაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გასაჩივრებული განჩინების უცვლელად დატოვების საფუძველია.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი :

საკასაციო სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 410-ე მუხლით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა :

1. ნ.მ-მის საკასაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. უცვლელად დარჩეს თბილისის საპედაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის 2018 წლის 19 ივნისის განჩინება;
3. საკასაციო სასამართლოს განჩინება საბოლოოა და არ საჩივრდება.

მოსამართლეები:

ზ. ძლიერიშვილი

ბ. ალაფიძე

[←უკან](#)

[«წინა შემდეგა»](#)

