

ივანე ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
იურიდიული ფაკულტეტი



სამართლის სამაგისტრო პროგრამა

თინათინ ტარტარაშვილი

სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის
ანაზღაურება

ნაშრომი შესრულებულია სამართლის მაგისტრის აკადემიური ხარისხის
მოსაპოვებლად

ხელმძღვანელი: გიორგი რუსიაშვილი
სამართლის დოქტორი

თბილისი 2019

სარჩევი

ნაშრომში გამოყენებული შემოკლებანი:.....	3
შესავალი.....	4
1. დელიქტი, როგორც ვალდებულების წარმოშობის საფუძველი.....	6
1.1. დელიქტური სამართლის ისტორიული ექსკურსი.....	7
1.2. დელიქტის ცნება.....	9
1.3. დელიქტური ვალდებულების სუბიექტები.....	10
1.4. დელიქტური პასუხისმგებლობა.....	11
2. ზიანი სამოქალაქო სამართალში.....	12
2.1. ზიანის ცნება.....	14
2.2. ზიანის სახეები.....	15
2.2.1. სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო ზიანი.....	15
2.2.2. მატერიალური და არამატერიალური (მორალური) ზიანი.....	17
2.3. ანაზღაურებას დაქვემდებარებული ზიანი და მისი ოდენობის განსაზღვრის წესი 19	
2.4. მტკიცების ტვირთის განაწილება.....	24
3. დელიქტური პასუხისმგებლობის დაკისრების წინაპირობები.....	27
3.1. ქმედება.....	27
3.2. მართლწინააღმდეგობა.....	28
3.3. მიზეზობრივი კავშირი.....	30
3.4. ბრალი.....	31
3.4.1. ბრალის ფორმები სამოქალაქო სამართალში.....	33
3.4.2. ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა.....	33
4. სატრანსპორტო საშუალება, როგორც მომეტებული საფრთხის წყარო.....	36
4.1. სატრანსპორტო საშუალების ცნება.....	38
4.2. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი.....	39
5. პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანისთვის.....	40
5.1. დელიქტუნარიანობა, როგორც პასუხისმგებლობის დაკისრების აუცილებელი პირობა.....	46

5.2. ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირები	48
5.2.1. მფლობელის ნებართვით ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს დამდგარი ზიანის დროს ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირი	49
5.2.2. მფლობელის ნებართვის გარეშე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს დამდგარი ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირი	51
5.2.3. არასრულწლოვნის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირები	52
6. სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელი/გამომრიცხველი გარემოებები.....	54
6.1. დაუძლეველი ძალა	54
6.2. გადასაზიდი ტვირთის ან მიბარებული ნივთის დაზიანება.....	56
6.3. უნებართვო გამოყენება.....	56
6.4. დაზარალებულის ბრალი, როგორც მფლობელის პასუხისმგებლობისგან სრულად გათავისუფლების საფუძველი ან პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელი გარემოება.	57
6.5. მესამე პირის ბრალი.....	60
7. სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადა.....	61
დასკვნა.....	62
ბიბლიოგრაფია.....	64

ნაშრომში გამოყენებული შემოკლებანი:

სსკ- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი

სსსკ - საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი

გსკ - გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი

სუსგ - საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება (გადაწყვეტილება)

იხ. - იხილეთ

სხვ. - სხვა

ე.ი. - ესე იგი

ე.წ. - ეგრეთ წოდებული

შესავალი

სამოქალაქო ბრუნვისა და სტაბილურობისთვის მნიშვნელოვანია კანონმდებლობით სამოქალაქოსამართლებრივი ურთიერთობების სათანადო მოწესრიგება. ამგვარი რეგულირების დარღვევის შემთხვევაში კი სახელმწიფოს მხრიდან შესაბამისი რეაგირების მოხდენა, რაც თავის თავში მოიაზრებს ჩადენილი ქმედებისთვის აუცილებელი პასუხისმგებლობის დაკისრებას. დღემდე არსებობს უამრავი პრობლემური საკითხი, რომელიც კანონმდებლობით არ არის მოწესრიგებული, ან რეგულირების მიუხედავად, საკანონმდებლო ნორმები ხარვეზიანია და შესაბამის ცვლილებას და დახვეწას საჭიროებს. მათ შორის არის დელიქტური სამართლის ნორმებიც, რომლებიც ზუსტად და მკაცრად მოსაწესრიგებელია, ვინაიდან დელიქტური ვალდებულებების დარღვევა ყოველდღიურად ხდება, შესაბამისად, სათანადო პასუხისმგებლობის დაკისრების საკითხიც მუდმივად დგას დღის წესრიგში.

დელიქტური სამართალი სამოქალაქო სამართლის სისტემაში უმნიშვნელოვანეს ადგილს იკავებს, რამდენადაც იგი აწესრიგებს ისეთ ფუნდამენტურ საკითხს, როგორცაა სამართალდარღვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.

წინამდებარე ნაშრომში განხილული იქნება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლით გათვალისწინებული ის სამართლებრივი ინსტიტუტი, რომელიც ეხება სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებას.

აღნიშნული თემა მნიშვნელოვანია როგორც თეორიული, ასევე პრაქტიკული კუთხით. აქტუალურობა განაპირობა იმან, რომ 21-ე საუკუნეში ტექნოლოგიების განვითარების შედეგად გაჩნდა ახალი მოწყობილობები, გაიზარდა მომეტებული საფრთხის ობიექტების გამოყენებაც, რამაც ზიანის რისკი მნიშვნელოვნად გაზარდა. შესაბამისად, მათი გამოყენების შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა დღითიდღე უფრო იზრდება. ეს ზიანი კი ეხება სამართლით დაცულ ისეთ მნიშვნელოვან სიკეთეებს, როგორცაა ადამიანის სიცოცხლე, ჯანმრთელობა და სხვ. ამასთან, თუ თვალს შევავლებთ დღესდღეობით გამოვლენილი სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი უბედური შემთხვევების ფატალურ რაოდენობას და სტატისტიკას, კიდევ ერთხელ ნათელი გახდება, რომ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის რაოდენობა ყოველდღიურად უფრო და უფრო მატულობს. აქედან გამომდინარე,

ბუნებრივია, რომ აუცილებელი ხდება ამგვარი ზიანისთვის სათანადო პასუხისმგებლობის დაკისრების განსაზღვრა.

საკითხი პრობლემურია ასევე იმდენად, რამდენადაც, მიუხედავად ქართულ სამართალში არსებული მდიდარი სასამართლო პრაქტიკისა, რომელიც ეხება სსკ-ის 999-ე მუხლით დაცული სიკეთეების ხელყოფას, იგი სრულიად განსხვავებული და არაერთგვაროვანია. აღნიშნული ფაქტიც, ბუნებრივია, თემის მნიშვნელობას კიდევ უფრო ზრდის.

სამწუხარო რეალობას წარმოადგენს ის, რომ საკანონმდებლო ბაზა მოცემულ საკითხთან დაკავშირებით მრავალ ხარვეზს შეიცავს, რაც დახვეწას და გარკვეული ცვლილებების განხორციელებას საჭიროებს. კვლევის ერთ-ერთ მიზანს სწორედ კანონმდებლობაში არსებული ხარვეზების და წამოჭრილი პრობლემების გადაჭრის გზების დანახვა წარმოადგენს. ნაშრომი მიზნად ისახავს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებული სამართლებრივი და პრაქტიკული პრობლემების გამოკვეთას და ხაზგასმას კანონმდებლობაში არსებული ნორმების გაუმჯობესებისა და სრულყოფის მიზნით, საკვლევი თემის ირგვლივ არსებული დოქტრინის და სასამართლო პრაქტიკის სათანადო გაანალიზებას.

ზემოაღნიშნულის განხორციელების მიზნით, ნაშრომში მიმოხილული იქნება სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული ძირითადი ასპექტები. განხილული იქნება ისეთი საკითხები, როგორცაა: სატრანსპორტო საშუალების და მისი მფლობელის ცნება, სატრანსპორტო საშუალების სახეები. საუბარი იქნება ასევე ზიანის ანაზღაურების წინაპირობებზე და საფუძვლებზე თითოეული სატრანსპორტო საშუალების მაგალითზე, მტკიცების ტვირთის განაწილებაზე. ძირითადი აქცენტი გაკეთებული იქნება ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირების განსაზღვრაზე. იმაზე, თუ როგორ ხდება პასუხისმგებლობის განაწილება ქართულ და უცხო ქვეყნების სამართალში და რა გავლენას ახდენს ამგვარი განაწილების თავისებურება სამართალში არსებულ პრინციპებზე. გაანალიზებული იქნება მიმდინარე თემის მნიშვნელობა საქართველოსა და უცხო ქვეყნების კანონმდებლობაში. ყურადღება გამახვილდება საკანონმდებლო ბაზაში არსებულ დადებით და უარყოფით ასპექტებზე.

წინამდებარე ნაშრომი შემეცნებითი და ინფორმაციული ხასიათისაა, რომლის კვლევის დროსაც გამოყენებულ იქნა ისტორიული, მეცნიერული, ნორმატიულ-

დოქტრინალური, ლოგიკური, შედარებით-სამართლებრივი მეთოდი. საკვლევ თემასთან დაკავშირებით გაანალიზებულ იქნა საქართველოს და უცხო ქვეყნების კანონმდებლობა და სასამართლო პრაქტიკა. გაკეთებულია შედარებით-სამართლებრივი ანალიზი საქართველოს და უცხოურ სასამართლო პრაქტიკასა და მიდგომებზე კონკრეტულ საკითხებთან მიმართებით.

წინამდებარე ნაშრომი მოიცავს შესავალს, ძირითად ტექსტს და დასკვნით ნაწილს. ნაშრომი შედგება შვიდი თავისგან. ნაშრომზე თანდართულია ბიბლიოგრაფია.

1. დელიქტი, როგორც ვალდებულების წარმოშობის საფუძველი

სამოქალაქო სამართლის სფეროში სამართლის დარღვევა სამოქალაქო სამართლებრივ პასუხისმგებლობას იწვევს, რაც გამოიხატება ზიანის ანაზღაურებაში.¹ ისეთ ურთიერთობებს, რომლებიც წარმოიშობა ზიანის მიყენებიდან ე.წ. ექსცესურ ურთიერთობათა კატეგორიას მიაკუთვნებენ² და მათ დელიქტურ ვალდებულებებს უწოდებენ, რადგან მათი წარმოშობის საფუძველს სწორედ სამართალდარღვევა წარმოადგენს.³

დელიქტური ვალდებულებების აღსანიშნავად იურიდიულ ლიტერატურაში იყენებენ ისეთ ტერმინებს, როგორცაა: „ნებადაურთველი ქმედებისგან წარმოშობილი ვალდებულებები“, „სამართალდარღვევიდან წარმოშობილი ვალდებულებები“.⁴

დელიქტი საუკუნეების მანძილზე გამოიყენებოდა პირთა ქონებრივი ინტერესების დასაცავად⁵ და დღესაც თანამედროვე კერძო სამართლის უმნიშვნელოვანეს ინსტიტუტს წარმოადგენს. იგი არეგულირებს ისეთ ურთიერთობებს, რომლებიც კავშირშია მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული (გამონაკლის შემთხვევაში ბრალის გარეშე) ქმედებით მიყენებული ზიანის

¹ ჩიტოშვილი თ., დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, N1, 2008, 49.

² ჭანტურია ლ., შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997, 158.

³ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 175.

⁴ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 182.

⁵ Harpwood V., Principles of Tort Law, Fourth Edition, 2000, 7.

ანაზღაურებასთან.⁶ დელიქტური ვალდებულება თავის თავში სწორედაც სამართლის დარღვევის შედეგად წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას გულისხმობს.⁷ დელიქტური სამართალიც, თავის მხრივ, მიმართულია მოქალაქეთა ინტერესების შელახვით მიყენებული ზიანის სამართლიანი კომპენსაციის პრაქტიკის განახორციელებისკენ⁸ და მის მიზანს მოსარჩელისთვის იმ მდგომარეობის აღდგენა წარმოადგენს, რომელიც იარსებებდა, ზიანის გამომწვევი ქმედების ჩაუდენლობის შემთხვევაში.⁹

1.1. დელიქტური სამართლის ისტორიული ექსკურსი

დელიქტის განვითარება საერთაშორისო სამართალსა და ცივილურ სამართალში განაპირობა პიროვნების სამართლებრივი თავისუფლების საზღვრების, სამოქალაქო ავტონომიურობის გაფართოებამ, რაც ჯერ კიდევ რომის სამართალში შეიმჩნეოდა. კერძო ხასიათის სამართალდარღვევის - დელიქტურ ვალდებულებათა კვლევას საკმაოდ დიდი ისტორია გააჩნია.¹⁰ დელიქტური სამართლის წარმოშობის ათვლის წერტილს წარმოადგენს რომში მანიუს აკვილიუსის კანონის მიღება, რომელიც ძირითადად აწესრიგებდა სიცოცხლის ხელყოფისა და ქონების განადგურებისათვის წარმოშობილი ზიანის ანაზღაურების საკითხებს.¹¹ ტერმინი delictum (დელიქტუმ) რომის სამართალში ნიშნავდა სამართალდარღვევას - ზიანის მიყენებას კერძო პირის ან მისი ოჯახის, მისი ქონებისადმი, რაც იწვევდა პასუხისმგებლობას მიუხედავად, სამართალდამრღვევის ფსიქიკური დამოკიდებულებისა მის მიერ ჩადენილი ქმედებისა თუ დამდგარი შედეგისადმი.¹² ძველ რომის სამართალში დელიქტად

⁶ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 68.

⁷ ჩიტოშვილი თ., დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, N1, 2008, 49.

⁸ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 182.

⁹ Owen R., Essential Tort Law, Third Edition, 2000, 167.

¹⁰ მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000, 14.

¹¹ ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 25.

¹² ჩხიკვაძე ი., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა და მომეტებული საფრთხის წყაროთი გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტურ ვალდებულებებში, ჟურნალი „თემიდა“ № 3(5), 2009, 104.

მიიჩნეოდა ისეთი აკრძალული ქმედება, რომელიც შესაბამის ვალდებულებას წარმოშობდა.¹³

უნდა აღინიშნოს, რომ ძველი რომაული სამართლის მიხედვით, ზიანით მიყენებული ვალდებულებანი მხოლოდ წინასწარი განზრახვით ჩადენილი ქმედებით წარმოიშობოდა, თუმცა, რომაული სამართალი პასუხისმგებლობას აწესებდა ასევე განზრახვის გარეშე ჩადენილი იმგვარი ქმედებისათვის, რამაც ზიანი მიაყენა სხვა პირს. რომში მას კვაზი დელიქტებს უწოდებდნენ. ეს უკანასკნელი ნამდვილ დელიქტებს უახლოვდებოდა იმით, რომ სახეზე იყო ზიანი, მაგრამ ძირითად განმასხვავებელ ნიშანს წარმოადგენდა ის, რომ ნამდვილი დელიქტისგან განსხვავებით, რომლის დროსაც ადგილი ჰქონდა ზიანის მიმყენებლის განზრახვას, ფსევდო, იგივე კვაზი დელიქტის დროს ადგილი ჰქონდა ზიანის მიმყენებელი პირის დაუდევრობას. სწორედ ამ მიზეზით რომში მსგავს ქმედებებს ნამდვილ დელიქტთა რიცხვს არ მიაკუთვნებდნენ, თუმცა, მიუხედავად ამისა, რომში მაშინ არსებული კანონმდებლობით პასუხისმგებლობა მაინც იყო გათვალისწინებული.¹⁴

გარდა ამისა, მნიშვნელოვანია იმაზე ხაზგასმა, რომ დელიქტურ ვალდებულებებს განსაკუთრებულ ჯგუფად ყოფდა ჯერ კიდევ რომის სამართალი, რომლის თანახმად, აღნიშნული ვალდებულება წარმოიშობოდა დაზარალებულის აბსოლუტურად სუბიექტური სამოქალაქო უფლებების დარღვევის შედეგად. ასეთ ვალდებულებებს ისინი არასახელმწიფო ვალდებულებათა რიცხვს მიაკუთვნებდნენ, რომელიც მიმართული იყო მიყენებული ქონებრივი ან მორალური ზიანის ანაზღაურებისკენ.¹⁵

რომის სამართალი უძველესი დროიდან იცნობდა ორი სახის დელიქტს. ესენი იყო: ა) *delicta publica* (დელიქტა პუბლიკა) - საჯარო დელიქტები, სახელმწიფოს წინააღმდეგ მიმართული სამართალდარღვევები, ანუ დანაშაული); ბ) *delicta privata* (დელიქტა პრივატა) - რომელშიც იგულისხმებოდა კერძო პირთა

¹³ ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 25.

¹⁴ იქვე, 28.

¹⁵ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 52.

ინტერესების წინააღმდეგ მიმართული სამართალდარღვევა.¹⁶ ეს მიუთითებს იმაზე, რომ რომის სამართალი ერთმანეთისგან განასხვავებდა სახელმწიფოს წინააღმდეგ მიმართულ დელიქტებს და კერძო პირთა წინააღმდეგ მიმართულ დელიქტებს. გარდა ამისა, არსებობდა ასევე დელიქტთა ისეთი მნიშვნელოვანი სახეობები, როგორცაა ქურდობა, პიროვნების ხელყოფა, აკვილიუსის კანონის დარღვევა და სხვ.¹⁷

1.2. დელიქტის ცნება

დელიქტის ცნება თანამედროვე იურისპრუდენციაში დიდ აზრთა სხვადასხვაობას იწვევს. მეცნიერები მუდმივად ცდილობდნენ დელიქტური სამართლის დეფინიციის განსაზღვრას, მაგრამ დელიქტის ერთიანი ცნება ვერ იქნა ჩამოყალიბებული. სხვადასხვა ნაშრომებში ჩამოყალიბებულ განმარტებებზე დაკვირვების შედეგად, შეგვიძლია დავასკვნათ, რომ დელიქტის ერთიანი და ყოვლისმომცველი ცნების ჩამოყალიბება საკმაოდ რთულ საკითხს წარმოადგენს.¹⁸

საქართველოს 1997 წლის 26 ივნისის სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლით დელიქტი განიმარტება, როგორც იმ პირის მოქმედება, „რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით აყენებს ზიანს“.¹⁹ მართალია, 992-ე მუხლის უნივერსალური ფორმულირება ადგენს პასუხისმგებლობას ნებისმიერი განზრახი ან გაუფრთხილებელი ქმედებით მიყენებული ზიანითვის, თუმცა დელიქტის ლეგალურ დეფინიციას საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არ იცნობს.²⁰

მოქმედი კანონმდებლობით დელიქტად განიმარტება ვალდებულების წარმოშობის კანონით გათვალისწინებული ისეთი საფუძველი, რომელიც მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული ქმედებით მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას ემსახურება და არეგულირებს ზიანის მიყენებიდან წარმოშობილ

¹⁶ მეტრეველი ვ, რომის სამართლის საფუძველები. თბილისი, 1995, მითითებულია: ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 26.

¹⁷ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტ 2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, თ, ნინიძე, თბილისი, 2001, 287.

¹⁸ Harpwood V., Principles of Tort Law, Fourth Edition, 2000, 1.

¹⁹ მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000, 14.

²⁰ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 68.

უფლებებსა და მოვალეობებს. დელიქტად შეგვიძლია განვიხილოთ ასევე ნებისმიერი ქმედება, რომელიც შეიძლება დაყვანილ იქნეს პიროვნების და საკუთრების ან/და ორივეს მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეულ ხელყოფაზე.²¹

გერმანული ცივილისტიკა დელიქტს (გერმ. - unerlaubte handlungen) უწოდებს აკრძალულ მოქმედებას, დანაშაულებრივ მოთხოვნას. სრულიად განსხვავებულად განმარტავს დელიქტს საერთო სამართლის ქვეყნების სამართალი, სადაც დელიქტად მიჩნეულია მოქმედება, რომელიც ზიანს აყენებს ადამიანის აბსოლუტურ უფლებებს და როდესაც ზიანის მიმყენებელი იდენტიფიცირებულია და მოქმედებს პირდაპირი განზრახვით.²²

1.3. დელიქტური ვალდებულების სუბიექტები

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, დელიქტური ურთიერთობა წარმოიშობა ზიანის მიყენების მომენტიდან და კანონით მკაცრად განსაზღვრულ ფარგლებშია მოწესრიგებული.²³ გამომდინარე იქიდან, რომ დელიქტური ვალდებულებები წარმოიშობა ზიანის მიყენების შედეგად კონკრეტულ პირებს შორის, ასეთი ვალდებულებები ატარებს ფარდობით ხასიათს.²⁴ დელიქტური სამართლის მოწესრიგებისას, მნიშვნელოვან საკითხს განეკუთვნება სწორედ ამ ურთიერთობაში მონაწილე სუბიექტების განსაზღვრა. გავრცელებული მოსაზრებით, დელიქტური ვალდებულებების სუბიექტებს წარმოადგენენ ზიანის მიმყენებელი და დაზარალებული. დელიქტურ სამართალში პირი, რომელსაც გარკვეული ზიანი მიადგა (დაზარალებული) ზიანის მიმყენებლის ქმედების/უმოქმედობის შედეგად, გამოდის კრედიტორის, ხოლო პირი, რომელმაც ზიანი მიაყენა (ზიანის მიმყენებელი) დაზარალებულს მოვალის სახით. კრედიტორი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ფიზიკური და იურიდიული პირი, ხოლო რაც შეეხება მოვალეს, მის როლში წარმოგვიდგება

²¹ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 69.

²² ჩხიკვაძე ი., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა და მომეტებული საფრთხის წყაროთი გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტურ ვალდებულებებში, ჟურნალი „თემიდა“ № 3(5), 2009, 105.

²³ სუხიტაშვილი თ./სუხიტაშვილი დ., სახელმწიფო სამართალი და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ #3(30), 2011, 69.

²⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 52.

დელიქტუნარიანი პირი, ე.ი. პირი, რომელიც პასუხს აგებს თავისი მოქმედებისთვის.²⁵

1.4. დელიქტური პასუხისმგებლობა

სხვისი კანონიერი უფლებების თუ ვალდებულების დარღვევისათვის ან სამართალდარღვევის დროს პირისთვის სათანადო პასუხისმგებლობის დაკისრების საკითხს უდიდესი მნიშვნელობა აქვს, ვინაიდან, აღნიშნული პრობლემის სწორად გადაწყვეტა გარკვეულწილად ხელს უწყობს ქვეყანაში კანონიერებისა და მართლწესრიგის განმტკიცებას.²⁶

სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობა ატარებს ორ ძირითად ფუნქციას: პირველ რიგში, იგი უზრუნველყოფს კრედიტორის ქონებრივი, ზოგიერთ შემთხვევაში კი არაქონებრივი ინტერესის დაკმაყოფილებას, ამასთან, მოწოდებულია, მომავალში აცილებულ იქნეს სამოქალაქო სამართალდარღვევის ჩადენა.

პასუხისმგებლობა შეიძლება მომდინარეობდეს როგორც ხელშეკრულებიდან, ასევე სამართალდარღვევიდან. ამ უკანასკნელის შემთხვევაში, ურთიერთობაში მონაწილე მხარის უფლების დაცვა გარანტირებულია სახელშეკრულებო ურთიერთობის გარეშე. ასეთ უფლებებს განეკუთვნება ისეთი აბსოლუტური უფლებები, როგორცაა სიცოცხლე და ჯანმრთელობის უფლება. სხეულის დაზიანებითა და ჯანმრთელობისათვის ვნების მიყენებით გამოწვეული ასეთი სახის ზიანი ექვემდებარება დელიქტური პასუხისმგებლობის ფორმით ანაზღაურებას.²⁷ იურიდიული პასუხისმგებლობა, რომელიც დგება ვალდებულების დარღვევის შედეგად, გამოიხატება სამართალდამრღვევისათვის ქონებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრებით.²⁸

რაც შეეხება კანონისმიერ ვალდებულებით ურთიერთობებს, ასეთი ურთიერთობებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობის დაკისრების ერთ-ერთ საფუძველს დელიქტური ვალდებულება წარმოადგენს. მისგან ნაწარმოები

²⁵ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 259.

²⁶ ჩხიკვაძე ი., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა და მომეტებული საფრთხის წყაროთი გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტურ ვალდებულებებში, ჟურნალი „თემიდა“ № 3(5), 2009, 102.

²⁷ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე., თბილისი, 2001, 454.

²⁸ სუსგ. №ას-167-163-2016, 01.07.2016.

პასუხისმგებლობის გენერალური დათქმა მოცემულია სსკ-ის 992-ე მუხლში,²⁹ რომლის თანახმადაც: „პირი, რომელიც სხვა პირს მართლსაწინააღმდეგო, განზრახი ან გაუფრთხილებელი მოქმედებით მიაყენებს ზიანს, ვალდებულია აუნაზღაუროს მას ეს ზიანი“. სსკ-ის 992-ე მუხლის ანალოგი გერმანულ სამართალში არის გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის 823-ე პარაგრაფი, რომელიც აწესრიგებს პასუხისმგებლობას სხვა პირის სიცოცხლის, სხეულის, ჯანმრთელობის, თავისუფლების, საკუთრების უფლების ან სხვა უფლებისთვის განზრახ ან გაუფრთხილებლობით მიყენებული ზიანისთვის. როგორც ვხედავთ, გერმანული სამოქალაქო კოდექსისგან განსხვავებით, ქართული სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლით დაცულია პირის ნებისმიერი ქონებრივი სიკეთე.³⁰ გსკ-ის 823(1) პარაგრაფი კი ითვალისწინებს პირის პასუხისმგებლობას კონკრეტულად იმ ფასეულობების მიმართ მიყენებული ზიანისთვის, რომლებიც მითითებულია მოცემული ნორმის შინაარსში.³¹

დელიქტური პასუხისმგებლობის ზოგად დებულებას შეიცავს ასევე რუსეთის ფედერაციის სამოქალაქო კოდექსის 1064-ე მუხლი, რომლის თანახმადაც, სრული მოცულობით ანაზღაურებას ექვემდებარება ნებისმიერი მოქალაქისა და იურიდიული პირის ქონებისთვის მიყენებული ზარალი.³²

2. ზიანი სამოქალაქო სამართალში

ზიანის ანაზღაურების საკითხი სამოქალაქო სამართალში ერთ-ერთი უმნიშვნელოვანეს სამართლებრივ საშუალებას წარმოადგენს, რომელიც სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობას უზრუნველყოფს.³³ „ზიანის

²⁹ სუსგ. №ას-465-433-2017, 30.06.2017.

³⁰ რუსიაშვილი გ./ეგნატაშვილი დ., კაზუსები კანონისმიერ ვალდებულებით სამართალში, თბილისი, 2016, 198.

³¹ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტ 2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, თ, ნინიძე, თბილისი, 2001, 289.

³² სუხიტაშვილი თ./სუხიტაშვილი დ., სახელშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი #3(30), 2011, 68-69.

³³ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 677.

ანაზღაურების ინსტიტუტი მიმართულია ვალდებულების დარღვევის პრევენციისა და მხარეთა ინტერესთა წონასწორობის აღდგენაზე.³⁴

სამოქალაქო სამართალში მიყენებული ზიანის შედეგად წარმოშობილი ვალდებულება ერთ-ერთ ყველაზე რთულ და, ამასთანავე, მნიშვნელოვან ინსტიტუტს წარმოადგენს, რაც განპირობებულია იმით, რომ იგი ისეთ საკითხთა ფართო წრეს მოიცავს, რომელთა გადაწყვეტაც არსებითად განსხვავდება სახელმწიფოებო ურთიერთობების სფეროში წარმოშობილი საკითხების მოწესრიგებისგან. გარდა ამისა, ასეთი ურთიერთობები ეხება ისეთ პრობლემებს, როგორცაა ზიანისა ცნების, სამართალდარღვევის ცნების, სამართალსუბიექტთა პასუხისმგებლობის პრობლემა და ა.შ.³⁵

ზოგადად, ზიანი სამოქალაქო სამართალში შეიძლება წარმოიშვას, ერთი მხრივ, მხარის მიერ ვალდებულების შეუსრულებლობის ან არაჯეროვანი შესრულების დროს, მეორე მხრივ კი, მაშინ, როცა მხარეები ზიანის მიყენებამდე არ იმყოფებოდნენ ვალდებულებით ურთიერთობაში.³⁶ ასეთ შემთხვევაში, ვალდებულების წარმოშობის საფუძველს წარმოადგენს თვითონ ზიანის მიყენების ფაქტი, რომლის საფუძველზეც, დაზარალებულს უფლება აქვს მოითხოვოს ზიანის მიმყენებლისგან მისი ანაზღაურება.³⁷

როდესაც ვსაუბრობთ ზიანის ანაზღაურებაზე, აუცილებელია გარკვეული წინაპირობების არსებობა პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის. უპირველეს ყოვლისა, სახეზე უნდა იყოს თავად ზიანი, რადგან, თუ არ არსებობს ზიანი და არ დარღვეულა რაიმე უფლება, მაშინ აღნიშნული ვალდებულების აღმოცენებაზე საუბარიც კი ზედმეტია, ვინაიდან, ამ შემთხვევაში ასანაზღაურებელიც არაფერია.³⁸ ბუნებრივია, შეუძლებელია იმ ზიანის ანაზღაურებაზე საუბარი, რომელიც არ წარმოშობილა და არასდროს წარმოიშობა.³⁹ არარსებული ზიანის ანაზღაურება სხვა არაფერი იქნება, თუ არა

³⁴ ძლიერიშვილი ზ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, 2012, 110.

³⁵ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 75.

³⁶ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 378.

³⁷ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 76-77.

³⁸ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 184.

³⁹ ზოიძე თ., „წუნდებული პროდუქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2015, 115.

უსაფუძვლო გამდიდრების კლასიკური შემთხვევა, ხოლო „დაზარალებული“ ვალდებული იქნება დააბრუნოს ყველაფერი, რაც უსაფუძვლოდ მიიღო.⁴⁰ შესაბამისად, პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის აუცილებელია ქონებრივი ან არაქონებრივი ზიანის არსებობა, რაც შეიძლება იყოს ცილისწამება, ფიზიკური ტრავმა, პირადი თავისუფლების, საკუთრების უფლებისა და კომერციული ინტერესების შეზღუდვა.⁴¹

სამოქალაქო სამართალში ზიანის ანაზღაურება გულისხმობს წარმოშობილი ზიანის ერთი პირის მიერ მეორე პირის სასარგებლოდ კომპენსაციას.⁴²

2.1. ზიანის ცნება

ზიანის ზოგადი და აბსტრაქტული დეფინიცია საჭიროა, რათა მისი ობიექტური და ადეკვატური განმარტება მოხდეს ყოველ კონკრეტულ საქმეში არსებული სპეციფიკის გათვალისწინებით,⁴³ თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ მის ლეგალურ დეფინიციას არ იცნობს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი და კერძო სამართლის კანონები, ვინაიდან, ზიანის ერთიანი და უნიფიცირებული ცნების ჩამოყალიბება საკმაოდ რთულ პრობლემას წარმოადგენს. სირთულე კი განაპირობებულია თანამედროვე საზოგადოებრივ ურთიერთობათა კომპლექსური და არაერთგვაროვანი ხასიათით.⁴⁴

ინსტიტუტის ზოგადი განმარტებისათვის, შეგვიძლია ვთქვათ, რომ ზიანი გულისხმობს სუბიექტური სამოქალაქო უფლების ან არაქონებრივი კეთილდღეობის დამცირებას, განადგურებას,⁴⁵ კანონით დაცული სიკეთის

⁴⁰ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 689.

⁴¹ მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000, 14.

⁴² ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 378-379.

⁴³ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 648.

⁴⁴ იქვე, 646.

⁴⁵ მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000, 17.

ნებისმიერ არასასურველ ცვლილებას.⁴⁶ იგი არის ყოველი ნაკლოვანება, რომელიც პირმა განსაზღვრული მოვლენის გამო განიცადა.⁴⁷

2.2. ზიანის სახეები

იურიდიულ ლიტერატურასა და სასამართლო პრაქტიკაში ზიანის სახეებად დაყოფის უამრავი ვარიანტი არსებობს.⁴⁸

ზოგადად, პასუხისმგებლობის წარმოშობის საფუძვლების მიხედვით, ერთმანეთისგან განასხვავებენ სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო, იგივე კანონისმიერ პასუხისმგებლობას.⁴⁹ როგორც ვალდებულება შეიძლება იყოს სახელშეკრულებო ან არასახელშეკრულებო, მისი დარღვევით გამოწვეული ზიანიც შეიძლება იყოს სახელშეკრულებო ან გამომდინარეობდეს კანონიდან.⁵⁰ გარდა ზემოაღნიშნულისა, სამოქალაქო სამართალი იცნობს ქონებრივ და არაქონებრივ (მორალურ) ზიანს, პირდაპირ და არაპირდაპირ ზიანს, საკომპენსაციო და მორატორიული ზიანს, რეალურ ზიანს და მიუღებელ შემოსავალს.⁵¹ ანაზღაურებას ექვემდებარება ყოველივე მათგანი საქმის გარემოებებიდან გამომდინარე. ზიანის ამგვარ სახეებად დაყოფა მიღებულია არა მხოლოდ ქართულ, არამედ სხვა ქვეყნის კანონმდებლობაშიც. მაგალითად, ფრანგულ სამართალშიც ნებისმიერი სახის ზიანი ექვემდებარება კომპენსაციას.⁵²

2.2.1. სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო ზიანი

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, „ზიანი შეიძლება წარმოიშვას როგორც სახელშეკრულებო, ისე - არასახელშეკრულებო ურთიერთობიდან“.⁵³

⁴⁶ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 181.

⁴⁷ ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 378.

⁴⁸ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 659.

⁴⁹ სუხიტაშვილი თ./სუხიტაშვილი დ., სახელშეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი #3(30), 2011, 62.

⁵⁰ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 648-649.

⁵¹ ქოჩაშვილი ქ., ბრალი, როგორც სამოქალაქო სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 82.

⁵² Koziol H., Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective, 2015, 24.

⁵³ ჩიტოშვილი თ., დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, N1, 2008, 49.

პირს სახელშეკრულებო ზიანი შეიძლება მიადგეს ხელშეკრულებიდან წარმოშობილი ვალდებულების, კანონის ან ადმინისტრაციული აქტის შეუსრულებლობით. შესაბამისად, ურთიერთობაში მონაწილე პირის პასუხისმგებლობაც განისაზღვრება ხელშეკრულების პირობებით ან იმ კანონით, რომელიც არეგულირებს მოცემულ სამართლებრივ ურთიერთობებს.⁵⁴

რაც შეეხება არასახელშეკრულებო ზიანს, ასეთად ითვლება ზიანი, რომელიც მიყენებულია ისეთი დარღვევის შედეგად, რა დროსაც მხარეებს არ ჰქონდათ ვალდებულებითი ურთიერთობები ერთმანეთის მიმართ.⁵⁵ მოცემულ შემთხვევაში, ზიანი დადგომა განპირობებულია იმ საკანონმდებლო ნორმების დარღვევით, რომელთა შესრულებაც უზრუნველყოფს პირთა ქონებრივი და არაქონებრივი ინტერესების დაცვას.⁵⁶

არასახელშეკრულებო ზიანის დროს დაზარალებულსა და ზიანის მიმყენებელს შორის სამართლებრივ ურთიერთობას წარმოშობს თვითონ ზიანის მიყენების ფაქტი,⁵⁷ ამიტომ მას სხვაგვარად დელიქტურ ზიანადაც მოიხსენიებენ.⁵⁸ ამ შემთხვევაში, მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე დაზარალებულის მოთხოვნის საფუძველია არა მოპასუხის მიერ დარღვეული სავალდებულო ურთიერთობა, არამედ, იგი ეყრდნობა არასახელშეკრულებო ვალდებულების შეუსრულებლობით მიყენებული ზიანის ფაქტს, რა დროსაც ზიანის მიმყენებელი არღვევს არა თავის მოვალეობას დაზარალებულის წინაშე, არამედ საერთო ვალდებულებას სხვისი ქონების ხელყოფისგან თავის შეკავებაზე. ამგვარი პასუხისმგებლობა დარეგულირებულია იმპერატიული ხასიათის ნორმებით და არავითარ შეთანხმებას მხარეებს შორის პირობის წარმოშობის ან პასუხისმგებლობის მოცულობის მხრივ არ უშვებს.⁵⁹

მთავარი განსხვავება სახელშეკრულებო და არასახელშეკრულებო ზიანს შორის მდგომარეობს იმაში, რომ სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობა შეიძლება

⁵⁴ ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 378.

⁵⁵ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 182.

⁵⁶ ჩიტოშვილი თ., დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, N1, 2008, 49.

⁵⁷ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 24.

⁵⁸ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე, თბილისი, 2001, 367.

⁵⁹ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 78-79.

გამოიხატოს როგორც ზიანის ანაზღაურებაში, ისე პირგასამტეხლოს გადახდის ფორმით, ხოლო დელიქტური პასუხისმგებლობა დამოკიდებულია მხოლოდ მიყენებული ზიანის ანაზღაურების ფორმაზე.⁶⁰

2.2.2. მატერიალური და არამატერიალური (მორალური) ზიანი

ზოგიერთ შემთხვევაში, სამოქალაქო სამართალდარღვევას ერთდროულად შეიძლება მოჰყვეს როგორც ქონებრივი, ისე - არაქონებრივი ზიანი.⁶¹ ზიანის ასეთი დაყოფის საფუძველს წარმოადგენს ხელყოფის ობიექტი.⁶² თუმცა, საყურადღებოა, რომ სამოქალაქო კოდექსი არ იძლევა არც ერთი მათგანის ლეგალურ დეფინიციას. ქონებრივი და არაქონებრივი ზიანის ცნების განსაზღვრის საკითხი დოქტრინისა და სასამართლო პრაქტიკის პრობლემას წარმოადგენს.⁶³ აღსანიშნავია, რომ ქართული კანონმდებლობის მსგავსად, ზუსტი განსხვავების დადგენა ქონებრივ და არაქონებრივ ზიანს შორის გერმანულ დელიქტურ სამართალშიც ცენტრალურ როლს თამაშობს.⁶⁴

ზიანი შეიძლება მიადგეს პიროვნების სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას ან პირის ქონებას. სამართალდარღვევის ეკონომიური შედეგის შემცირება სამოქალაქო სამართალში ცნობილია ქონებრივი ზიანის სახით.⁶⁵ მატერიალურია ზიანი, რომელიც შეიძლება განისაზღვროს ფულადი სახით, ისეთით, როგორცაა მიუღებელი შემოსავალი, სამედიცინო და სხვა ხარჯები.⁶⁶ ქონებრივი ზიანის მიყენებისას სამოქალაქო სამართლებრივი პასუხისმგებლობის მიზანს სამართალდამრღვევის ქონების შემცირების ხარჯზე დაზარალებულის ქონებრივი მდგომარეობის აღდგენა წარმოადგენს.⁶⁷ უნდა აღინიშნოს, რომ ქონებრივი ზიანის კომპენსირების დროს მატერიალური ინტერესის გამოსწორება ხდება, ხოლო არაქონებრივის შემთხვევაში, ზიანის ანაზღაურება

⁶⁰ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 79-80.

⁶¹ დოლიძე ნ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების პრობლემა და საფუძველები, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, თბილისი, 2016, 98.

⁶² შენგელია რ., ქონებრივი ზიანი და მისი ანაზღაურების ვალდებულება, თბილისი, 1991, 3.

⁶³ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე., თბილისი, 2001, 468.

⁶⁴ Magnus U., Damages for Non-Pecuniary Loss in German Contract and Tort Law, The Chinese Journal Of Comparative Law, 2015, 289.

⁶⁵ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 380.

⁶⁶ Coocke J., Law Of Tort, Twelfth Edition, 2015, 552.

⁶⁷ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 214.

ემსახურება არამატერიალური ინტერესების დაცვას.⁶⁸ ეს კი განპირობებულია იმით, რომ მორალური ზიანი გამოიხატება დაზარალებულის ფიზიკურ ან სულიერ ტანჯვაში მისი უფლებებისა და კანონიერი ინტერესების დარღვევის გამო,⁶⁹ რომელიც არ მოიცავს ქონებრივ ელემენტს. იგი წმინდა ფიზიკური ან ფსიქიკური ტანჯვაა, რასაც უმეტესწილად პირის უარყოფითი რეაქცია შედეგი მოჰყვება.⁷⁰ ასეთი სახის ზიანი, ხშირ შემთხვევაში გაცილებით უფრო რთულად ასატანია დაზარალებულისათვის, ვიდრე ქონებრივი ზიანი.⁷¹

იმის გათვალისწინებით, რომ არამატერიალური ზიანი წარმოადგენს ფიზიკურ ან სულიერ ტრავმას, რომლის ფულადი ექვივალენტი არ არსებობს,⁷² მისი ანაზღაურების უმთავრეს მიზანსაც არა ხელყოფილი უფლების რესტიტუცია, არამედ სულიერი თუ ხორციელი ტკივილის დადებითი ემოციებით შეცვლა,⁷³ მსხვერპლისთვის არაქონებრივი ხასიათის დანაკარგის კომპენსირება წარმოადგენს⁷⁴.

თუმცა, საკითხზე მსჯელობისას მთავარი, რაც უნდა იქნეს გათვალისწინებული, არის ის, რომ თითოეულ კონკრეტულ შემთხვევაში მორალური ზიანის მიყენების ფაქტი აშკარა უნდა იყოს, ვინაიდან, პირისთვის ყოველგვარი მატერიალური ზიანის მიყენება თავის თავში არ გულისხმობს დაზარალებულის მორალურ ტანჯვას. მსგავსი განმარტება გააკეთა გერმანულმა სასამართლომ ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში, სადაც პირი, რომელმაც საშუალო სიმძიმის დაზიანებები მიიღო, მოითხოვდა ასევე მორალური ზიანის ანაზღაურებასაც. მოცემულ შემთხვევაში, სასამართლომ მიუთითა რა იმაზე, რომ მოსარჩელის

⁶⁸ დოლიძე ნ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების პრობლემა და საფუძვლები, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, თბილისი, 2016, 98.

⁶⁹ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 53.

⁷⁰ ბიჭია მ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების რამდენიმე ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №3 (51), თბილისი, 2016, 101.

⁷¹ თოფჩიშვილი მ., მორალური ზიანის ანაზღაურება ახალი სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, N1, 1999, 61.

⁷² ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 381.

⁷³ ძლიერიშვილი ზ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, 2012, 111.

⁷⁴ Perfezionanda A./Wünsch S., Non-pecuniary damages in the age of personality rights, 2008-2009, 29.

მიერ ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს მიყენებული დაზიანებები არც ისე სერიოზული იყო და იმდენად უმნიშვნელო დაზიანებებსაც კი მოიცავდა, რომ იგი ძალიან მცირე დროში გამოჯანმრთელდა, რის შემდეგაც ჩვეულებრივ რიტმში განაგრძობდა ცხოვრებას. სასამართლომ ფაქტობრივი გარემოებების ანალიზის შედეგად ჩათვალა, რომ არ არსებობდა არანაირი მტკიცებულება, რომელიც მოსარჩელისთვის მორალური ზიანის მიყენების ფაქტს დაადასტურებდა.⁷⁵

2.3. ანაზღაურებას დაქვემდებარებული ზიანი და მისი ოდენობის განსაზღვრის წესი

სსკ-ის 411-ე მუხლის თანახმად, ზიანი უნდა ანაზღაურდეს არა მარტო ფაქტობრივად დამდგარი ქონებრივი ზიანისთვის, არამედ მიუღებელი შემოსავლისთვისაც. მიუღებლად ითვლება შემოსავალი, რომელსაც პირი მიიღებდა, ვალდებულება ჯეროვნად რომ შესრულებულიყო,⁷⁶ თუმცა, ამ შემთხვევაში გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ის ფაქტორი, თუ რეალურად რამდენად იყო მოსალოდნელი ასეთი შემოსავლის მიღება.⁷⁷

თანამედროვე ქართულ ცივილისტიკაში ადეკვატური მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი დაფიქსირებულია სსკ-ის 412-ე მუხლში, რომლის თანახმადაც, ანაზღაურებას ექვემდებარება მხოლოდ ის ზიანი, რომელიც მოვალისთვის წინასწარ იყო სავარაუდო და რომელიც წარმოადგენს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგს.

სამწუხაროდ, ზიანის მოცულობისა და ოდენობის განსაზღვრის მეთოდოლოგიის განმსაზღვრელი ზოგადი ხასიათის ნორმატიული აქტი არ არსებობს. ზიანის ანაზღაურების ოდენობის განსაზღვრა, პირველ რიგში, დამოკიდებულია იმას, თუ რა სახის ზიანია სახეზე. მაგალითად, ვინაიდან ქონებრივი ზიანი მატერიალიზებული სახით არის წარმოდგენილი, მისი სიდიდის განსაზღვრაც კონკრეტული ფაქტებიდან გამომდინარე არსებული მტკიცებულებებით ხდება.⁷⁸ სხვა სახის ზიანისგან განსხვავებით, ქონებრივი ზიანის ოდენობის გამოთვლა უფრო მარტივია იმის მიხედვით, თუ რა მდგომარეობა ჰქონდა დაზარალებულს ზიანის მიყენებამდე და მას შემდეგ.

⁷⁵ BGHZ 127, 186. 11.10.1994.

⁷⁶ სუსგ. №ას-509-893-06, 30.03.2007.

⁷⁷ სუსგ. №ას-342-694-07, 10.10.2007.

⁷⁸ დოლიძე ნ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების პრობლემა და საფუძვლები, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, თბილისი, 2016, 98.

ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში, ქონებრივი ზიანის ოდენობის განსაზღვრისას შეიძლება გათვალისწინებულ იქნეს ისეთი ფაქტობრივი გარემოება, როგორცაა დაზარალებულის მატერიალური მდგომარეობა სამართალდარღვევამდე და მის შემდეგ.⁷⁹

ანალოგიური განმარტება გააკეთა ერთ-ერთ საქმეზე გერმანულმა სასამართლომ, რომელიც ეხებოდა ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს დაზარალებულისთვის ქონებრივი ზიანის ანაზღაურებას. დაზარალებულს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად გარკვეული დაზიანებები ჰქონდა მიღებული. მოცემულ საქმეზე სასამართლომ მოპასუხეს დააკისრა ზიანის ანაზღაურება, რომელიც მოიცავდა მკურნალობის ხარჯების სრულად დაფარვას და ასევე ყოველწლიურად გარკვეული თანხის გადახდას მოსარჩელისთვის. აღნიშნულ შემთხვევაში, სასამართლომ კომპენსაციის ოდენობის განსაზღვრის დროს მხედველობაში მიიღო ის, რომ მოპასუხე საშუალო რანგის მოხელეს წარმოადგენდა და მოსარჩელის სასარგებლოდ დააკისრა იმ ოდენობის თანხის გადახდა, რაც მას მძიმე მდგომარეობაში არ ჩააყენებდა.⁸⁰

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევა, როდესაც ქონებრივი ზიანის დროს ზიანის მიყენების გამო შესაძლოა გაიზარდოს დაზარალებულის მოთხოვნილებები. ასეთ შემთხვევაში, ქონებრივი ზიანის ოდენობის განსაზღვრისას გათვალისწინებულ უნდა იქნეს ის ხარჯებიც, რომლებიც აუცილებელია დაზარალებულისთვის გაზრდილი მოთხოვნილებების დასაკმაყოფილებლად.⁸¹ აღნიშნული ვითარება იყო ასახული ერთ-ერთ საქმეზე, როდესაც სასამართლოს გადაწყვეტილებით მოპასუხეს დაეკისრა არა მხოლოდ იმ ზიანის ანაზღაურება, რომელიც დაზარალებულს მიადგა ამ უკანასკნელის ქმედების შედეგად, არამედ მომავალში გასათვალისწინებელი მკურნალობის ხარჯებიც, ვინაიდან, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად, დაზარალებულის ჯანმრთელობის მდგომარეობა, რომელსაც გარკვეული პრობლემები ავარიამდე ისედაც ჰქონდა, მნიშვნელოვნად დამძიმდა და უკვე არსებული ტრავმა საგრძნობლად გაუარესდა.⁸² საინტერესოა ზიანის ანაზღაურების საკითხი იმ შემთხვევაში, თუ სხეულის დაზიანებით ან ჯანმრთელობისათვის ვნების

⁷⁹ ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003, 25.

⁸⁰ BGHZ 127, 186. 11.10.1994.

⁸¹ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 228.

⁸² Anterola v. Mazza, United States District Court for the Eastern District of Pennsylvania, 11.05.2012, ხელმისაწვდომია: <https://advance.lexis.com>.

მიყენების შედეგად დაზარალებულს წაერთვა შრომის უნარი ან შეუმცირდა იგი. საქართველოში დღეს მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად, მსგავს შემთხვევებში, დაზარალებულს უნდა აუნაზღაურდეს ასევე ზიანი ყოველთვიური სარჩოს გადახდით.⁸³ საყურადღებოა, რომ თითოეულ ზემოაღნიშნულ შემთხვევებში, ზიანის ანაზღაურების ოდენობას სასამართლო ადგენს, რომელიც, ხშირ შემთხვევაში შესაძლებელია არც იყოს საკმარისი მიყენებული ზიანის დასაფარად. თუმცა, აქვე უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ ქართულ სამართალში დამკვიდრებული პრაქტიკისგან განსხვავებით, გერმანულ სამართალში, მკაცრი პასუხისმგებლობის წესები ხშირად შეიცავენ ასანაზღაურებელი თანხის ზღვრულ ოდენობას.⁸⁴

გარდა ქონებრივისა, აუცილებელია არამატერიალური ზიანის ანაზღაურებაზე ყურადღების გამახვილება. უნდა ითქვას, რომ მატერიალური ზიანის განსაზღვრა მარტივია იმ შემთხვევებში, როდესაც დაზარალებულის ერთადერთ ზიანს წარმოადგენს მის მიერ განცდილი ფინანსური დანაკარგი.⁸⁵ ზემოაღნიშნულისგან განსხვავებით, პრაქტიკაში პრობლემას წარმოადგენს მორალური ზიანის ანაზღაურების ოდენობის განსაზღვრა. იქიდან გამომდინარე, რომ შეუძლებელია ტკივილით და ტანჯვით, ისევე როგორც სხვა სახის მორალური ზიანის ობიექტურად გამოთვლა, მისი განსაზღვრის სტანდარტები მოქნილია.⁸⁶ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი მორალური ზიანის ანაზღაურების პრინციპებს მხოლოდ ზოგად ჭრილში მიმოიხილავს. ასეთი ზიანის არსებობის შემთხვევაში, მის ანაზღაურებას ადგენს სასამართლო პრაქტიკა.⁸⁷ კანონმდებლობით მორალური ზიანისათვის კომპენსაციის ოდენობის განსაზღვრა მოსამართლის თავისუფალ ნებაზეა დამოკიდებული.⁸⁸ ანაზღაურების განსაზღვრისას, მთავარია თითოეულ შემთხვევაში არსებული ინდივიდუალური თავისებურებების გათვალისწინება, რათა მიღწეულ იქნას

⁸³ ჭეჭელაშვილი ზ., სახელმწიფო სამართალი, (მეორე გამომუშავებული გამოცემა), თბილისი, 2014, 179.

⁸⁴ Van Dam C., *European Tort Law*, Second Edition, 2013, 299.

⁸⁵ Quinn F., *Tort Law*, 2012, 508.

⁸⁶ Wagner G., *Tort Liability And Insurance: German report*, 2006, 89.

⁸⁷ ძლიერიშვილი ზ., მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანის ანაზღაურება სსკ-ის 999-ე მუხლის მაგალითზე, *ჟურნალი ადვოკატი* № 2/2013, 33.

⁸⁸ თოფჩიშვილი მ., მორალური ზიანის ანაზღაურება ახალი სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, *ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“*, N1, 1999, 63.

მორალური ზიანისთვის სამოქალაქო პასუხისმგებლობის საკომპენსაციო, პრევენციისა და სატისფაქციის ფუნქციები.⁸⁹

მნიშვნელოვანია, რომ ზიანის ანაზღაურების ოდენობა არ უნდა აღემატებოდეს რეალურად განცდილ დანაკარგს, კომპენსაციამ არ უნდა მიიღოს მოვალის დასჯისა და საჯარიმო სანქციის გამოყენების სახე.⁹⁰ ზიანის ანაზღაურება უნდა იყოს სრული და ადეკვატური და შედეგად არ უნდა მოჰყვეს პირის უსაფუძვლო გამდიდრება.⁹¹ ყველა კონკრეტულ შემთხვევაში კომპენსაციის ოდენობის განსაზღვრისათვის, სასამართლომ უნდა დაადგინოს დამდგარი ფიზიკური და სულიერი ტკივილის ხარისხი, ზიანის მიმყენებლის ბრალი და სხვა ყურადსაღები გარემოებები.⁹² ერთ-ერთ საქმეზე მსჯელობისას საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ მიუთითა, რომ თითოეულ კონკრეტულ შემთხვევაში მორალური ზიანის ანაზღაურება განისაზღვრება არა ექვივალენტურობის პრინციპით, არამედ საქმის ინდივიდუალური თავისებულებებიდან გამომდინარე - მორალური ზიანის ხარისხისა და ხასიათის, ასევე დაზარალებულისა და ზიანის მიმყენებლის ქონებრივი მდგომარეობის გათვალისწინებით.⁹³ აღნიშნული გვამღვეს საფუძველს ვივარაუდოთ, რომ კომპენსაციის ოდენობის განსაზღვრისას, სასამართლო მხედველობაში იღებს მიყენებული ფიზიკური და ზნეობრივი ტანჯვის ხარისხს, აგრეთვე, მოპასუხის ქონებრივ მდგომარეობას.⁹⁴ საბოლოო ჯამში, ყოველივე ზემოთ ჩამოთვლილი კრიტერიუმები მეტ-ნაკლებად არსებით როლს თამაშობს ზიანის ოდენობის განსაზღვრაში.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ პრაქტიკაში ხშირია შემთხვევა, როცა ფაქტობრივი გარემოებებისა და მიყენებული ზიანის სიმძიმის გათვალისწინებით,

⁸⁹ ბიჭია მ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების რამდენიმე ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №3 (51), თბილისი, 2016, 107.

⁹⁰ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 227.

⁹¹ ძლიერიშვილი ზ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, 2012, 110.

⁹² ძლიერიშვილი ზ., მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანის ანაზღაურება სსკ-ის 999-ე მუხლის მაგალითზე, ჟურნალი ადვოკატი № 2/2013, 34.

⁹³ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 56-57.

⁹⁴ თოფჩიშვილი მ., მორალური ზიანის ანაზღაურება ახალი სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, N1, 1999, 62.

სასამართლო მოპასუხეს აკისრებს როგორც მატერიალური, ისე მორალური ზიანის ანაზღაურებას. მსგავს ვითარებას ჰქონდა ადგილი ერთ-ერთ საქმეზე, სადაც დაზარალებულმა საგზაო შემთხვევის შედეგად მძიმე ფიზიკური დაზიანება მიიღო. აღნიშნულ საქმეში არსებული მტკიცებულებებისა და დადგენილი ფაქტობრივი გარემოებების ანალიზის შედეგად სასამართლომ ჩათვალა, რომ ფიზიკურ ტკივილთან ერთად, ადგილი ჰქონდა მორალურ ტანჯვასაც. სასამართლომ მიღებული გადაწყვეტილება დაასაბუთა იმით, რომ ავარიის შემდგომ, დაზარალებულის ჯანმრთელობის მდგომარეობა იმდენად მძიმე იყო, რომ მას არ შეეძლო სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებაც კი. გარდა ამისა, მისი ფსიქოლოგიური მდგომარეობა იმდენად მძიმე იყო, რომ ჰქონდა დეპრესია, მუდმივად ფიქრობდა სუიციდზე და იტანჯებოდა. აქედან გამომდინარე, სასამართლომ მოსარჩელის მოთხოვნა დააკმაყოფილა როგორც ქონებრივი, ასევე არამატერიალური ზიანის ანაზღაურების ნაწილშიც.⁹⁵ მოცემული შემთხვევა პრაქტიკაში მიღებულია და ხშირად გვხვდება სასამართლოს მიერ მიღებული მსგავსი გადაწყვეტილებები ორივე სახის ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით. მთავარი, რაც უნდა იქნეს გათვალისწინებული მსგავს სიტუაციებში არის ის, რომ თუ მორალური ზიანი ექვემდებარება ანაზღაურებას ქონებრივ ზიანთან ერთად, მორალური ზიანის ოდენობა აღარ უნდა დაემატოს ქონებრივი ზიანის ოდენობას.⁹⁶

მსჯელობისას ყურადღება უნდა გამახვილდეს ასევე ისეთ მნიშვნელოვან საკითხზე, როგორცაა ზიანის ანაზღაურების ოდენობის შემცირება გარკვეული გარემოებების არსებობის შემთხვევაში. ერთ-ერთ ასეთ გარემოებას წარმოადგენს დაზარალებული პირის ბრალის არსებობა ზიანის დადგომაში. დაზარალებულის ბრალის არსებობის დადასტურებისას, საქმის განმხილველმა სასამართლომ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების დაკისრება და ამ ანაზღაურების მოცულობის განსაზღვრა უნდა მოახდინოს მხარეთა ბრალეულობის ხარისხით. მოსამართლემ უნდა იმსჯელოს იმაზე, რამდენად შეუწყო ხელი დაზარალებულის მოქმედებამ ზიანის დადგომას და უფრო მეტად რომელ მხარეს მიუძღვის ბრალი ზიანის დადგომაში.⁹⁷ საინტერესოა გერმანული

⁹⁵ Lind v. United States, United States District Court for the District of Arizona, 22.09.2017, ხელმისაწვდომია: <https://advance.lexis.com>.

⁹⁶ ძლიერიშვილი ზ., მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანის ანაზღაურება სსკ-ის 999-ე მუხლის მაგალითზე, ჟურნალი ადვოკატი № 2/2013, 33-34.

⁹⁷ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და

დელიქტური სამართლის ქართული სამოქალაქო სამართლისგან განსხვავებული რეგულაცია, რომლის მიხედვითაც კომპენსაციის დადგენისას გათვალისწინებულია დაზარალებულის დაუდევრობა.⁹⁸ რაც შეეხება ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობის წინასწარ გამორიცხვას ან წინასწარ შეზღუდვას, იგი კანონმდებლობით პირდაპირ და იმპერატიულადაა აკრძალული და დაუშვებელია.⁹⁹

2.4. მტკიცების ტვირთის განაწილება

„სამოქალაქო სამართლის პროცესში მტკიცების ტვირთის როლი მართლაც განუზომელია“,¹⁰⁰ თუმცა, მტკიცების ტვირთის საკანონმდებლო განსაზღვრებას საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი არ იძლევა.¹⁰¹

მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო პროცესის უმნიშვნელოვანეს პრინციპს წარმოადგენს, რომელიც განურჩევლად სამართლის თუ საზოგადოების განვითარების ეტაპისა, სამართლის სისტემისა და ფილოსოფიისა, სამოქალაქო სამართლის პროცესის არსებით შემადგენელ ელემენტად რჩება.¹⁰² სასამართლო დავის საპროცესო შედეგს მთლიანად სწორედ პროცესის მონაწილე სუბიექტების მტკიცებითი საქმიანობა განაპირობებს.¹⁰³

სსსკ-ის 102-ე მუხლის პირველი ნაწილი შეიცავს მხარეთა შორის მტკიცების ტვირთის განაწილების ზოგად წესს და მიუთითებს, რომ მოსარჩელემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებები, რომლებზეც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნას¹⁰⁴. დელიქტურ სამართალში დაზარალებულ მხარეს, ანუ კრედიტორს, რომელიც სასამართლო პროცესში წარმოადგენს მოსარჩელეს, აწევს ტვირთი ამტკიცოს

სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 56.

⁹⁸ Jörg F., The culture of German Tort Law, Journal of European Tort Law, 2012 (3), 207.

⁹⁹ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 414.

¹⁰⁰ ამილახვარი თ., „მტკიცების ტვირთი საერთო სამართლის ქვეყნებში“, მტკიცებითი სამართლის აქტუალური საკითხები, ნუნუ კვანტალიანის რედაქტორობით, თბილისი, 2016, 16.

¹⁰¹ გაგუა ი., „მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო საპროცესო სამართალში“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2012, 11.

¹⁰² ამილახვარი თ., „მტკიცების ტვირთი საერთო სამართლის ქვეყნებში“, მტკიცებითი სამართლის აქტუალური საკითხები, ნუნუ კვანტალიანის რედაქტორობით, თბილისი, 2016, 1.

¹⁰³ გაგუა ი., „მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო საპროცესო სამართალში“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2012, 12.

¹⁰⁴ ლილუაშვილი თ./ხრუსტალი ვ., საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის კომენტარი, მეორე გამოცემა, თბილისი, 2007, 201-202.

როგორც ზიანის მიყენების ფაქტი, ასევე განცდილი ზიანის ოდენობა.¹⁰⁵ იგი ვალდებულია დაამტკიცოს ფაქტები, რომელთა საფუძველზეც შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა გადაწყვეტილებისათვის მნიშვნელობის მქონე სხვა ფაქტების არსებობის ვარაუდის შესახებ, იმ ფაქტების მტკიცების ტვირთი კი, რომლებიც ასეთ ვარაუდს გააქარწყლებენ - დაკისრებული აქვს მოპასუხეს.¹⁰⁶ გარდა ამისა, იმის დადგენა და გამოვლენა, თუ რომელიმე გარემოებაა სადავო, ანუ რომელი ფაქტის დამტკიცება უწევს მოსარჩელეს, შესაძლებელი ხდება მხოლოდ მოპასუხის მიერ თავისი პასუხის სათანადოდ დაზუსტების და დაკონკრეტების შემდეგ.¹⁰⁷

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო სამართლის მიხედვით, დაზარალებულმა პირმა - მოსარჩელემ, სასამართლოს წინაშე უნდა დაადასტუროს ხუთი პირობის არსებობა: უპირველეს ყოვლისა, ის, რომ სამართალდამღვევის ქმედება იყო კანონსაწინააღმდეგო; მეორე - კანონდამრღვევის მიერ ქმედების გაუფრთხილებლობით მაინც ჩადენა; მესამე - უშუალოდ სამართალდამრღვევის მიერ ქმედების ჩადენა; მეოთხე - მის მიერ განცდილი ზიანი; მეხუთე - ის, რომ ზიანი სამართალდამრღვევის ქმედებით იყო განპირობებული.¹⁰⁸

საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში განმარტა, რომ მოპასუხეს ევალება საკუთარი პასუხისმგებლობის გამომრიცხველი გარემოებების არსებობის დადასტურება სათანადო მტკიცებულებებით, თუმცა აქვე აღნიშნა, რომ მოსარჩელის ვალდებულებას წარმოადგენდა უტყუარი მტკიცებულებების წარდგენა, რაც დაადასტურებდა შესაბამისი ინციდენტის, ასევე ზიანის მიყენების ფაქტს და მიზეზობრივი კავშირის არსებობას ზიანსა და მოპასუხის ქმედებას შორის.¹⁰⁹

¹⁰⁵ სუსგ. №ას-167-163-2016, 01.07.2016.

¹⁰⁶ თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება: №28/4053-14, 04.11.2014.

¹⁰⁷ კვინიკაძე ქ./ჩხაიძე გ., მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო პროცესში და მისი სუბიექტები - მოსარჩელე, მოპასუხე, მესამე პირები. ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N1(44)'15, 2015, 117.

¹⁰⁸ თოდუა მ./ვილემსი ჰ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006, 98.

¹⁰⁹ სუსგ. №ას-1657-1554-2012, 10.10.2013.

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ მტკიცების ეტაპზე, არანაირი მნიშვნელობა არ აქვს, თუ რომელი სახის მტკიცებულებას წარადგენს მხარე - პირდაპირს თუ ირიბს.¹¹⁰ სასამართლო პრაქტიკაში არა ერთხელ მიუთითებენ, რომ სადავო საკითხის გადაწყვეტისათვის დასაშვებია მტკიცებულება, რომელიც უშუალოდ უბედური შემთხვევის აღწერას ემყარება და საიდანაც ზუსტად ირკვევა, რა ვითარებაში მიიღო დაზარალებულმა ზიანი, მოპასუხის ქმედების მართლზომიერება, მიზეზობრივი კავშირი ზიანსა და მოპასუხის ქმედებას შორის.¹¹¹

საინტერესოა უცხო ქვეყნის სამართლის რეგულირება აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით. ქართული სამართლის ანალოგიური პრაქტიკა არსებობს ამერიკის შეერთებული შტატების საპროცესო სამართალში, სადაც მხარეებს ეკისრებათ იმის მტკიცება, რასაც ისინი საქმეში უთითებენ.¹¹² აშშ-ში სასამართლო მოსარჩელეს ავალებს დაამტკიცოს ზიანი და მიზეზ-შედეგობრივი კავშირი. ერთ-ერთ საქმეზე ამერიკულმა სასამართლომ პირდაპირ მიუთითა, რომ მოსარჩელების ტვირთს წარმოადგენდა იმის დამტკიცება, რომ მათი ოჯახის წევრის ჯანმრთელობის დაზიანება და შემდგომში გარდაცვალება გამოწვეული იყო მოპასუხის ქმედებით. სასამართლომ განმარტა, რომ სწორედ მოსარჩელე იყო ვალდებული წარმოედგინა უფრო წონადი მტკიცებულება, რომელიც მოპასუხის არგუმენტებს გააქარწყლებდა.¹¹³

ამ მხრივ საინტერესოა დიდი ბრიტანეთის მიდგომა, სადაც მიუხედავად იმისა, რომ თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს ის გარემოებები, რომლებზეც თავის მოთხოვნას აფუძნებს, ბრიტანეთში მოქმედი კანონმდებლობით, ის, ვინც რაიმე მოთხოვნას აყენებს, არაა ყოველთვის ვალდებული ამტკიცოს ეს. პროცესუალურად, მოსარჩელეს ეკისრება მხოლოდ იმ ფაქტების მტკიცების ტვირთი, რომლებზეც მოპასუხე არ დაეთანხმა.¹¹⁴

¹¹⁰ კვინიკამე ქ./ჩხაიძე გ., მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო პროცესში და მისი სუბიექტები - მოსარჩელე, მოპასუხე, მესამე პირები. ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N1(44)'15, 2015, 118.

¹¹¹ სუსგ. №ას-1657-1554-2012, 10.10.2013.

¹¹² ამილახვარი თ., „მტკიცების ტვირთი საერთო სამართლის ქვეყნებში“, მტკიცებითი სამართლის აქტუალური საკითხები, ნუნუ კვანტალიანის რედაქტორობით, თბილისი, 2016, 14.

¹¹³ Brown-Miller Company v. Howell, Supreme Court of Mississippi, 02.05.1995.

¹¹⁴ ამილახვარი თ., „მტკიცების ტვირთი საერთო სამართლის ქვეყნებში“, მტკიცებითი სამართლის აქტუალური საკითხები, ნუნუ კვანტალიანის რედაქტორობით, თბილისი, 2016, 8.

3. დელიქტური პასუხისმგებლობის დაკისრების წინაპირობები

პირისათვის ზიანის ანაზღაურების დაკისრებისათვის, უნდა არსებობდეს ზიანის მიყენებისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრების პირობები,¹¹⁵ რომლებიც ერთობლიობაში ქმნიან სამოქალაქო სამართლებრივი სამართალდარღვევის შემადგენლობას.¹¹⁶

ქართულ სამოქალაქო სამართალში დელიქტური პასუხისმგებლობის მოთხოვნის ყველაზე მნიშვნელოვან საფუძველს წარმოადგენს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლი. აღნიშნული მუხლი ადგენს ოთხ წინაპირობას, რომელთა არსებობაც სავალდებულოა ზოგადად დელიქტური პასუხისმგებლობის დაკისრებისათვის.¹¹⁷ სსკ-ის 992-ე მუხლის მიხედვით, პირს ზიანის ანაზღაურება დაეკისრება, იმ შემთხვევაში, თუ სახეზეა ეს ოთხივე წინაპირობა, რომელთა ერთობლიობაც ქმნის იურიდიულ შემადგენლობას და მას სხვაგვარად „გენერალურ დელიქტსაც“ უწოდებენ.¹¹⁸

3.1. ქმედება

ყველა დელიქტისთვის დამახასიათებელ ელემენტს წარმოადგენს ზიანი, რომელიც ადგება პირს სხვა პირის მოქმედების ან უმოქმედობის შედეგად.¹¹⁹ ზიანის ანაზღაურება გამორიცხულია ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის ქმედების გარეშე. ქმედება გულისხმობს როგორც აქტიურ მოქმედებას, ასევე ქმედებისგან თავის შეკავებას.¹²⁰ მოქმედებაში მოიაზრება გარკვეული გაცნობიერებული, შეგნებული ან ნებიერად შესრულებული ქცევა, ქმედება.¹²¹ რაც შეეხება უმოქმედობას, მოქმედებისგან განსხვავებით, იგი

¹¹⁵ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 184.

¹¹⁶ ჭეჭელაშვილი ზ., სახელმწიფო სამართალი, (მეორე გადამუშავებული გამოცემა), თბილისი, 2014, 179.

¹¹⁷ ლუთრინგჰაუსი პ., დელიქტური სამართალი (მოკლე კონსპექტები), თბილისი, 2011, 14.

¹¹⁸ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 184.

¹¹⁹ Kionka E. J., Torts, Second Edition, 1993, 92.

¹²⁰ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 677.

¹²¹ ბილინგი ჰ./ლუთრინგჰაუსი პ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეული მოთხოვნის საფუძვლების სისტემური ანალიზი ბრემენი- თბილისი, 2004-2009, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეულ მოთხოვნათა საფუძვლების ჩამონათვალი, თბილისი, 2009, 55.

მართლსაწინააღმდეგოდ მხოლოდ იმ შემთხვევაში ჩაითვლება, თუ შესაბამისი მოქმედების განხორციელება შედიოდა ზიანის მიმყენებლის ვალდებულებაში.¹²²

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლით დაცული სამართლებრივი სიკეთის ხელყოფას მაშინ ექნება ადგილი, თუ ზიანის მიმყენებელს, რომელსაც სამართლებრივი სიკეთის მოსალოდნელი ხელყოფისგან დაცვის ვალდებულება აკისრია, შეუძლია მისთვის მავნე შედეგის დადგომის თავიდან აცილება.¹²³ მაგალითად, ზიანის ანაზღაურების დაკისრების საფუძველი შეიძლება გახდეს უმოქმედობა, გამოხატული არასათანადო აღზრდით ან ზედამხედველობის განუხორციელებლობა მშობლის ან მეთვალყურეობაზე ვალდებული პირების მხრიდან.¹²⁴

3.2. მართლწინააღმდეგობა

დელიქტური ვალდებულების წარმოშობის შემდეგ პირობას წარმოადგენს ზიანის მიმყენებლის ქმედების არამართლზომიერება, რაშიც იგულისხმება სხვისი სუბიექტური უფლებების ყოველგვარი დარღვევა სათანადო უფლებამოსილების არქონის შემთხვევაში.¹²⁵ მართლწინააღმდეგობისას ადგილი აქვს ობიექტური ან სუბიექტური უფლების დარღვევას, უფლების ბოროტად გამოყენებას. პირის მიერ ჩადენილი ნებისმიერი ქმედება აუცილებლად უნდა იყოს მართლსაწინააღმდეგო, ვინაიდან, ანაზღაურდება მხოლოდ და მხოლოდ ისეთი ზიანი, რომელიც გამოწვეულ იქნა მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით.¹²⁶ ეს პასუხისმგებლობის დაკისრების აუცილებელ პირობას წარმოადგენს. იმ შემთხვევაში, თუ პირს კანონმდებლობით უფლება აქვს მინიჭებული, რომ ზიანი მიაყენოს, ასეთი ზიანი მართლზომიერ ზიანად მიიჩნევა და ანაზღაურებას არ ექვემდებარება.¹²⁷

¹²² ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 217.

¹²³ მარიამიძე გ., დელიქტური ვალდებულებანი, ზიანის ანაზღაურება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის მიხედვით, თბილისი, 2011, 59.

¹²⁴ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 183.

¹²⁵ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 54.

¹²⁶ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე., თბილისი, 2001, 368.

¹²⁷ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 260.

მართლწინააღმდეგობასთან დაკავშირებით იურიდიულ ლიტერატურაში არსებობს ორი პოზიცია: ერთის მომხრენი ამტკიცებენ, რომ თავად ზიანის მიყენების ფაქტი არღვევს კანონის საერთო აკრძალვას სხვა პირისათვის ზიანის მიყენების თაობაზე, ამიტომ ყველა ამგვარი მოქმედება უნდა შეფასდეს მართლსაწინააღმდეგოდ. მეორე მოსაზრების მომხრეთა აზრით კი, მართლწინააღმდეგობა განისაზღვრება არა დაზარალებულის სუბიექტური უფლების დარღვევით, არამედ ობიექტური სამართლის ნორმის დარღვევით, ამასთან, ისეთი ნორმისა, რომელიც მიმართულია დაზარალებულის განსაზღვრული ინტერესის დაცვისაკენ.¹²⁸

არის თუ არა მოქმედება მართლსაწინააღმდეგო, ცხადია, ეს კონკრეტული შემთხვევის განხილვის საგანს წარმოადგენს და თითოეულ შემთხვევაში უნდა დადგინდეს არსებული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით. მართლსაწინააღმდეგოდ მიიჩნევა ქმედება, თუ: იგი მიმართულია რომელიმე აკრძალვის ნორმის წინააღმდეგ ან საგანგებოდ დაცული უფლებების დარღვევისკენ.¹²⁹

მართლწინააღმდეგობასთან დაკავშირებით გერმანულ დოქტრინაში ფიქსირდება აზრთა სხვადასხვაობა. როგორც, დიდი ხნის განმავლობაში, შედეგის მართლწინააღმდეგობის შესახებ მოძღვრება ასკვნიდა, გერმანული სამოქალაქო კოდექსის 823-ე პარაგრაფის პირველი ნაწილით დაცული სიკეთის ხელყოფის შემთხვევაში, მართლწინააღმდეგობა განსაკუთრებულ დადგენას აღარ საჭიროებს. ამ მოძღვრების თანახმად, ის ვლინდება შედეგით. მოქმედების მართლწინააღმდეგობის შესახებ მოძღვრების საწინააღმდეგო აზრის თანახმად კი, აღნიშნულის შეფასება ეხება ზიანის მიმყენებელ ქმედებას. ამ აზრის მომხრეები განმარტავენ, რომ სამართლებრივი სიკეთის ნებისმიერი დარღვევისთვის მართლწინააღმდეგობის დადგენა აუცილებელ კომპონენტს წარმოადგენს. მათი აზრით, მართლწინააღმდეგობა სახეზეა მხოლოდ ზოგადი წინდახედულობის ვალდებულების დარღვევისას. გამონაკლისს ითვალისწინებს მხოლოდ ერთი შემთხვევა, კერძოდ, როდესაც ადგილი აქვს სამართლებრივი სიკეთის განზრახ ხელყოფას. ასეთ შემთხვევაში, მართლწინააღმდეგობა

¹²⁸ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 184.

¹²⁹ ბიოლინგი ჯ./ლუთრინგჰაუსი პ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეული მოთხოვნის საფუძვლების სისტემური ანალიზი ბრემენი- თბილისი, 2004-2009, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეულ მოთხოვნათა საფუძვლების ჩამონათვალი, თბილისი, 2009, 53.

ვლინდება მოქმედების მართლწინააღმდეგობის შესახებ მოძღვრების თანახმადაც. გერმანულ სამართალში არსებობს კიდევ ერთი, დაბალანსირებული შეხედულება, რომლის მიხედვით, მართლწინააღმდეგობა, შედეგის მართლწინააღმდეგობის შესახებ მოძღვრების გაგებით, ვლინდება მხოლოდ უშუალოდ მიყენებული ზიანის მიზეზობრიობის შემთხვევაში. აღნიშნული შეხედულების მიმდევრები მიიჩნევენ, რომ მოქმედების განხორციელებისგან თავის შეკავებისა და ზიანის გამომწვევი უფრო დაცილებული მიზეზების შემთხვევაში, მოქმედების მართლწინააღმდეგობა სპეციალურად უნდა დადგინდეს.¹³⁰ აღსანიშნავია, რომ გერმანულ სამართალში ქმედების მართლსაწინააღმდეგოდ მიჩნევსათვის ყურადღება ექცევა შედეგს და კანონმდებლობით განსაზღვრული სიკეთის დაზიანება უკვე მართლსაწინააღმდეგოდ მიიჩნევა.¹³¹

3.3. მიზეზობრივი კავშირი

დელიქტური პასუხისმგებლობის დადგენისთვის სავალდებულო პირობას ზიანის მიმყენებლის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის მიზეზობრივი კავშირის არსებობა წარმოადგენს.¹³² კანონმდებლობის თანახმად, ზიანი უნდა იყოს ზიანის გამომწვევი მოქმედების უშუალო შედეგი.¹³³

ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობა დგება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუკი ზიანის მიმყენებლის მოქმედება უსწრებს შედეგს დროში და თუ იგი მოგვევლინა პირდაპირ და აუცილებელ შედეგად პირის მოქმედებისა თუ უმოქმედობისა.¹³⁴ შესაბამისად, იმისათვის, რომ მოვალეს დაეკისროს პასუხისმგებლობა ვალდებულების დარღვევისთვის, ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში უნდა დადგინდეს, წარმოადგენს თუ არა ზიანი მოვალის

¹³⁰ კროპპოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, 639-640.

¹³¹ რუსიაშვილი გ./ეგნატაშვილი დ., კაზუსები კანონისმიერ ვალდებულებით სამართალში, თბილისი, 2016, 206.

¹³² ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 390.

¹³³ ჭეჭელაშვილი ზ., სახელმეცრულებო სამართალი, (მეორე გადამუშავებული გამოცემა), თბილისი, 2014, 179.

¹³⁴ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 186.

მოქმედების თუ უმოქმედობის უშუალო შედეგს და გამოწვეულია თუ არა ამ ქმედებით.¹³⁵

გერმანულ სამართალში მიზეზ-შედეგობრივი კავშირის განსასაზღვრად მიმართავენ ორ თეორიას. ესენია ექვივალენტურობის და ადეკვატურობის თეორია. ექვივალენტურობის თეორია გულისხმობს ქმედებასა და ხელყოფას შორის კავშირის გაზომას. ამ თეორიის მიხედვით, ქმედების გარეშე გამორიცხული უნდა იყოს სიკეთის ხელყოფა. ექვივალენტურობის თეორიის მიხედვით, ყველა ქმედება შეიძლება იქნეს მიჩნეული დამდგარი შედეგის გამოწვევ მიზეზად.¹³⁶ ადეკვატურობის თეორიის თანახმად კი, მოცემული მოქმედების შედეგად სიკეთის ხელყოფა არ უნდა იყოს სრულებით არასავარაუდო ზოგადი ცხოვრებისეული გამოცდილებიდან გამომდინარე.¹³⁷ უნდა აღინიშნოს, რომ არც ერთი თეორია არ არის სრულყოფილი და ვერც ერთი მათგანი ვერ აწესრიგებს ზუსტად მიზეზობრივი კავშირის დადგენის საკითხს.

3.4. ბრალი

დელიქტური პასუხისმგებლობის დაკისრების ერთ-ერთი წინაპირობაა ქმედებისა და დამდგარი შედეგისადმი პირის სუბიექტური დამოკიდებულების, ანუ მისი ბრალეულობის საკითხის გარკვევა.¹³⁸ საყურადღებოა, რომ თუ დელიქტური პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის აუცილებელი სამი წინაპირობა - ქმედება, მართლწინააღმდეგობა და მიზეზობრივი კავშირი ატარებს ობიექტურ ხასიათს, მათგან განსხვავებით, ბრალი წმინდა სუბიექტური ხასიათის მატარებელია და ასახავს პიროვნების დამოკიდებულებას მის მიერ ჩადენილი მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებისადმი.¹³⁹

ქართულ ცივილისტურ დოქტრინაში ბრალის ცნება მკაფიოდ არ არის ჩამოყალიბებული¹⁴⁰. ბრალი გულისხმობს პირის მიერ კონკრეტული ქმედებისა

¹³⁵ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 67-68.

¹³⁶ Hyslop E., European causation in Tort Law: a Comparative Study with emphasis on Medical Law in the United Kingdom, Germany and France and Luxembourg, 2015, 40.

¹³⁷ რუსიაშვილი გ./ეგნატაშვილი დ., კაზუსები კანონისმიერ ვალდებულებით სამართალში, თბილისი, 2016, 203-204.

¹³⁸ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 677.

¹³⁹ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 186.

¹⁴⁰ ქოჩაშვილი ქ., ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 89.

და მისი შედეგებისადმი სუბიექტურ დამოკიდებულებას, რომელიც ობიექტური შეფასების საგანია.¹⁴¹ სხვაგვარად რომ ვთქვათ, ბრალი არის ნებაუნარიანი პირის მიერ კანონით ან ხელშეკრულებით განსაზღვრული ვალდებულების დარღვევა სხვა პირისათვის უარყოფითი შედეგის დადგომის გაცნობიერებით და ამის ჩადენის სურვილით, ან სურვილის გარეშე, სამოქალაქო ბრუნვის მონაწილისათვის საჭირო გულმოდგინებისა და წინდახედულობის დაუცველად.¹⁴²

გერმანული სამოქალაქო სამართლის მიხედვით, ბრალეულად მოქმედებს ის, ვინც განზრახ ან გაუფრთხილებლობით ლახავს კანონით დაცულ ფასეულობას.¹⁴³

უნდა აღინიშნოს, რომ სამოქალაქოსამართლებრივ პასუხისმგებლობას ახასიათებს მისთვის დამახასიათებელი ზიანის მიმყენებლის ბრალეულობის პრეზუმფციის პრინციპი, რაც გულისხმობს იმას, რომ ზიანის მიმყენებლის ქმედება მიიჩნევა ბრალეულად, თუ არ დამტკიცებს თავისი ბრალის არარსებობის ფაქტს.¹⁴⁴ ეს გამომდინარეობს იქიდან, რომ სამოქალაქო კოდექსი ერთგული რჩება პასუხისმგებლობის კლასიკური, ევროპულ სამართალში მიღებული ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპისადმი.¹⁴⁵

როდესაც ვსაუბრობთ ბრალზე, როგორც დელიქტური პასუხისმგებლობის წინაპირობაზე, ყურადღება უნდა გავამახვილოთ იმაზე, რომ არამართლობიერებისგან განსხვავებით, ბრალი წარმოადგენს ჩვეულებრივ, მაგრამ არასავალდებულო პირობას დელიქტებიდან გამომდინარე მოთხოვნის უფლებების რეალიზაციისთვის,¹⁴⁶ რადგან ზოგიერთი დელიქტი არ მოითხოვს

¹⁴¹ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 678.

¹⁴² ქოჩაშვილი ქ., ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 89.

¹⁴³ Эннекцерус Л., Курс германского гражданского права, т. I, М., 1950, 356, მითითებულია: ქოჩაშვილი ქ., ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 90.

¹⁴⁴ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 187.

¹⁴⁵ ზოიძე ბ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის სისტემა, ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“. 1998, 1 კვარტალი, 18.

¹⁴⁶ კროპკოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, 623.

ბრალის არსებობას¹⁴⁷ და პირს პასუხისმგებლობა მიყენებული ზიანისთვის ამ კომპონენტის არარსებობის შემთხვევაშიც დაეკისრება.

3.4.1. ბრალის ფორმები სამოქალაქო სამართალში

„ბრალი შეიძლება გამოვლინდეს როგორც განზრახვის, ასევე გაუფრთხილებლობის ფორმით“.¹⁴⁸ მნიშვნელოვანია იმაზე ხაზგასმა, რომ ზიანის მიმყენებლის სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობისთვის ბრალის ხარისხს მნიშვნელობა არ აქვს.¹⁴⁹ ანაზღაურებას ექვემდებარება ორივე მათგანი, ზიანი, მიყენებული როგორც განზრახ, ისე გაუფრთხილებელი ქმედებით.¹⁵⁰ ბრალის ფორმასა და ხარისხს სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობისთვის მნიშვნელობა აქვს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როცა ზიანის წარმოშობას ან მის გაზრდას ხელი დაზარალებულის ბრალმა შეუწყო.¹⁵¹

განზრახვისგან განსხვავებით, რომელიც არ საჭიროებს ზედმეტ დაკონკრეტებას, გაუფრთხილებლობის დროს სამოქალაქო კანონმდებლობაში ჩნდება კითხვა იმის შესახებ, ქმედება ჩადენილ იქნა მარტივი თუ უხეში გაუფრთხილებლობით. უხეშ და მარტივ გაუფრთხილებლობას შორის ზღვრის გავლების პრაქტიკული აუცილებლობა კიდევ უფრო ართულებს სწორ კვალიფიკაციასა და დასაბუთებული სამართლებრივი შედეგის მიღებას. კლასიკური განმარტებით გაუფრთხილებლობა გულისხმობს დამრღვევი პირის მიერ გულისხმიერების და წინდახედულობის ობიექტური ნორმის თუ სტანდარტის უგულებელყოფას. შესაბამისად, მარტივ და უხეშ გაუფრთხილებლობას შორის განსხვავება უნდა მოხდეს ამ უგულებელყოფის ხარისხის მიხედვით. ხარისხის განსაზღვრა კი ფაქტობრივი გარემოებების ობიექტურ შეფასებაზეა დამოკიდებული.¹⁵²

3.4.2. ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, დელიქტური პასუხისმგებლობის ერთ-ერთ, მაგრამ არასავალდებულო წინაპირობას წარმოადგენს ზიანის მიმყენებლის ბრალის არსებობა. დელიქტური ვალდებულების დარღვევისას მიყენებული ზიანისთვის

¹⁴⁷ Coocke J., Law Of Tort, Twelfth Edition, 2015, 4.

¹⁴⁸ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 678.

¹⁴⁹ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 261.

¹⁵⁰ ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003, 186.

¹⁵¹ იქვე, 187.

¹⁵² ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 679-680.

პასუხისმგებლობა შეიძლება დადგეს არა მარტო განსაზღვრული პირის დამდგარი შედეგისადმი განზრახი ან გაუფრთხილებელი ბრალეული დამოკიდებულების საფუძველზე, არამედ ბრალის გარეშე.¹⁵³

მიუხედავად იმისა, რომ ქართული სამოქალაქო სამართალი, ზოგადი პრინციპის სახით აფუძნებს ბრალეული პასუხისმგებლობის პრინციპს, გამონაკლისის სახით ითვალისწინებს ასევე ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის შესაძლებლობასაც.¹⁵⁴

ინგლისურად ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა გადმოიცემა ტერმინით „Strict Liability“, რაც სიტყვასიტყვით „მკაცრ“, „ზუსტ“ პასუხისმგებლობას ნიშნავს.¹⁵⁵ მკაცრი პასუხისმგებლობა, რომელსაც ხანდახან უწოდებენ ასევე აბსოლუტურ პასუხისმგებლობას, წარმოადგენს იურიდიულ პასუხისმგებლობას ზიანისთვის ან სხეულის დაზიანებისთვის, მაშინაც კი, როდესაც პირი მოქმედებდა ბრალის გარეშე ან გაუფრთხილებლობით.¹⁵⁶ მკაცრ, იგივე ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობას სხვა პირის მიერ ჩადენილი ქმედების ან უმოქმედობისთვის, ხშირად „სხვა პირის მაგივრად აღებულ პასუხისმგებლობას“ უწოდებენ, ამ პირსა და რეალურ სამართალმდამრღვევს შორის არსებული განსაკუთრებული ურთიერთობის გამო.¹⁵⁷

ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა იშვიათ გამონაკლისს წარმოადგენს და დგება მაშინ, როცა სიკეთე განსაკუთრებული ფასეულობისაა და ზიანის მიმყენებლის მაქსიმალური ყურადღების მიუხედავად, მაინც არსებობს დიდი ალბათობა იმისა, რომ ზიანი მაინც დადგება.¹⁵⁸

ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა შეიძლება გათვალისწინებული იყოს როგორც სახელშეკრულებო, ისე არასახელშეკრულებო ვალდებულებით

¹⁵³ ცინცაძე რ., პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს წარმოშობილი ზიანისათვის, ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“, № 2(4), 2011, 89.

¹⁵⁴ ძლიერიშვილი ზ., ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება. თბილისი, 2010, 69.

¹⁵⁵ წიქარიშვილი კ., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა ინგლისურ-ამერიკულ სისხლის სამართალში, სამართლებრივი ანომალია თუ რეგულირების ეფექტიანი მექანიზმი, ჟურნალი „სამართალი“ N1, 2000, 67.

¹⁵⁶ იხ. <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/no-fault+liability>, [29.06.2019].

¹⁵⁷ თოდუა მ./ვილემსი ჰ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006, 53.

¹⁵⁸ ზოიძე თ., „წუნდებული პროდუქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2015, 95.

ურთიერთობებში,¹⁵⁹ თუმცა, ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის შედარებით მეტი შემთხვევებია არასახელმწიფო სამართალში.¹⁶⁰ უნდა აღინიშნოს, რომ სახელმწიფოებო ურთიერთობისგან განსხვავებით, არასახელმწიფოებო ურთიერთობებში ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა კანონით ყოველთვის ზუსტადაა დადგენილი.¹⁶¹ პასუხისმგებლობის ასეთი შემთხვევები იმპერატიული ნორმებითაა განსაზღვრული.¹⁶²

საყურადღებოა, რომ მკაცრი პასუხისმგებლობის წესები აუმჯობესებს მოსარჩელის მდგომარეობას იმდენად, რამდენადაც ის თავისუფლდება ზიანის მიმყენებლის ბრალის მტკიცების ტვირთისგან. ეს წესები ხშირად გამოიყენება ისეთი ზიანისთვის, რომელიც გამოწვეულია მაღალი რისკის მატარებელი ნივთებით, მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალებებით. ისინი მიჩნეულია განსაკუთრებული საფრთხის შემცველ ნივთებად.¹⁶³ პასუხისმგებლობა მომეტებული საფრთხის წყაროდან დამდგარი ზიანისათვის, სამოქალაქო სამართლებრივ პასუხისმგებლობასთან შედარებით უფრო მკაცრია.¹⁶⁴ მკაცრი პასუხისმგებლობის დაკისრება იმით აიხსნება, რომ ზიანის მიყენების წყაროს წარმოადგენს მომეტებული საფრთხის შემცველი საგანი, რომლის მფლობელი ვალდებულია, აანაზღაუროს „საშიშ“ ობიექტთან თუ მოქმედებასთან დაკავშირებული ზიანი.¹⁶⁵

სატრანსპორტო საშუალების, როგორც მომეტებული საფრთხის წყაროს ექსპლუატაციის შემთხვევაში, დამდგარი ზიანის ანაზღაურების დროს სახეზე გვაქვს დელიქტური პასუხისმგებლობის მხოლოდ სამი საფუძველი.¹⁶⁶ უნდა ითქვას, რომ ამ შემთხვევაში მიყენებული ზიანის ანაზღაურებისთვის ბრალი სავალდებულო წინაპირობას არ წარმოადგენს. სატრანსპორტო საშუალება მომეტებული საფრთხის წყაროა და, ბუნებრივია, მის მფლობელს აქვს უფლება

¹⁵⁹ ძლიერიშვილი ზ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, 2012, 117.

¹⁶⁰ თოდუა მ./ვილემსი ჰ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006, 53.

¹⁶¹ ზოიძე ბ., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა სამოქალაქო სამართალში. ქართული სამართლის ისტორიის საკითხები, თბილისი, 1986, 153.

¹⁶² ზოიძე ბ., ქონებრივი პასუხისმგებლობა ვალდებულებათა დარღვევისთვის, თბილისი, 1989, 32.

¹⁶³ Van Dam C., European Tort Law, Second Edition, 2013, 298.

¹⁶⁴ სუსგ. №ას-321-304-2017, 19.05.2017.

¹⁶⁵ თოდუა მ./ვილემსი ჰ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006, 53.

¹⁶⁶ ცინცაძე რ., პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს წარმოშობილი ზიანისათვის, ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“, № 2(4), 2011, 94.

დაუშვას ამ საშუალების გამოყენება, მაგრამ ამ უფლებას თან ახლავს მაღალი ხარისხის პასუხისმგებლობა. მომეტებული საფრთხის წყაროს სამართლებრივი ბუნება არის ამგვარი მკაცრი მოწესრიგების მიზეზი.¹⁶⁷

გერმანიაში მკაცრი პასუხისმგებლობა კანონმდებლობაში პირველად აისახა 1838 წელს პრუსიის სარკინიგზო აქტში. 1909 წელს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა დაწესდა სატრანსპორტო საშუალების მფლობელებისთვის და მასთან დაკავშირებულ სფეროებში.¹⁶⁸ თუმცა, გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი მკაცრ პასუხისმგებლობას ითვალისწინებს მხოლოდ ცხოველის მიერ მიყენებული ზიანისთვის, ხოლო სხვა შემთხვევები გათვალისწინებულია სპეციალური კანონებით.¹⁶⁹ საინტერესოა აგრეთვე ისიც, რომ დღეს მოქმედი სამართლის ნორმებისგან განსხვავებით, გერმანული სამართალი 2002 წლამდე მკაცრი პასუხისმგებლობის დროს არ ითვალისწინებდა მორალური ზიანის ანაზღაურებას.¹⁷⁰

4. სატრანსპორტო საშუალება, როგორც მომეტებული საფრთხის წყარო

ზიანის ანაზღაურების კონტექსტში სამოქალაქო სამართლის მიერ აქცენტის გაკეთება მომეტებულ საფრთხეზე და არა პირის ბრალეულობაზე, განპირობებულია ტექნოლოგიური განვითარებით. ადამიანის მიერ შექმნილი თითოეული ტექნოლოგიური კონსტრუქცია შეიძლება ნებისმიერ დროს გამოვიდეს მწყობრიდან. მოვლენათა ასეთი განვითარება სავსებით შესაძლებელია უსაფრთხოების ყველა ზომის დაცვის შემთხვევაშიც კი. აღნიშნულის გათვალისწინებით, ასეთი ზიანის გამომწვევ მიზეზებს მომეტებული საფრთხის წყაროს უწოდებენ. საფრთხის გაზრდილი ხარისხი კი ხშირ შემთხვევაში გამოწვეულია ტექნიკური მოწყობილობის ქიმიური და ფიზიკური თვისებებით, რაც გარემოსთან ურთიერთქმედების შედეგად შეიძლება საფრთხის წყარო გახდეს.¹⁷¹

¹⁶⁷ ასათაშვილი გ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება, „სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი“, 2012, 17.

¹⁶⁸ Lahe J., Forms of Liability in the Law of Delict: Fault-Based Liability and Liability without Fault, <https://juridicainternational.eu/index.php?id=12617>, [29.06.2019].

¹⁶⁹ Von Bar C./Drobnig U., The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe, A Comparative Study, 2004, 36.

¹⁷⁰ Van Dam C., European Tort Law, Second Edition, 2013, 90.

¹⁷¹ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 692.

სწორედ ამიტომ, დელიქტურ ვალდებულებათა შორის ცალკე უნდა გამოვყოთ მომეტებული საფრთხის წყაროს გამოყენების საფუძველზე წარმოშობილი ვალდებულებები. მეცნიერთა შორის არაა თანმხვედრი პოზიცია იმასთან დაკავშირებით, თუ რა მოიაზრება მომეტებული საფრთხის წყაროში. ერთ-ერთი მოსაზრების თანახმად, რომელსაც საქმიანობის თეორიას უწოდებენ, მომეტებულ საფრთხედ განიხილება ადამიანის ნებისმიერი საქმიანობა, რომელიც გარშემომყოფთათვის საფრთხეს წარმოშობს. არსებობს სხვა მოსაზრებაც, რომელიც ნივთების შესახებ თეორიის სახელითაა ცნობილი და რომლის მიხედვითაც, მომეტებული საფრთხის წყაროს წარმოადგენს ისეთი ნივთები, რომლებიც ადამიანის კონტროლსაა მოკლებული. გარდა ამისა, ცალკე გამოყოფენ საგნის თვისებების შესახებ თეორიას, რომლითაც მომეტებული საფრთხის წყაროდ განიხილება საგანი თავისი განსაკუთრებული თვისებებითურთ. როგორც ჩანს, ამ თეორიებში წარმოჩენილია „მომეტებული საფრთხის წყაროს“ ცნების სამი სხვადასხვა ასპექტი: ნივთები, საგნის თვისებები და საქმიანობა, რომელთა ერთობლიობაც ქმნის მომეტებულ საფრთხეს. ამ გაგებით, მომეტებული საფრთხის წყაროა სატრანსპორტო საშუალება, სპეციალურ შენობა-ნაგებობებში წარმოებული თუ მოთავსებული ფეთქებადსაშიში, ხანძარსაშიში, მომწამვლელი ნივთიერების წარმოება-შენახვა და სხვა ნებისმიერი რამ, რასაც შეიძლება მოჰყვეს ზიანის მიყენება.¹⁷²

ზოგადი განმარტებით, მომეტებული საფრთხის წყაროდ მიიჩნევა: სატრანსპორტო საშუალებები, მაღალი ძაბვის ენერგია, ბიოლოგიური და ქიმიური ნივთიერებები, გარეული ცხოველები და ა.შ.¹⁷³ საინტერესოა, რომ მომეტებულ საფრთხესთან დაკავშირებით გერმანულ კანონმდებლობაში გათვალისწინებულია პასუხისმგებლობა ასევე საჰაერო ტრანსპორტის, ენერგომოწყობილობების გამოყენებისას, რადიაციულ და სამკურნალო საშუალებებთან მუშაობისას და სხვა.¹⁷⁴

ამ კონკრეტულ შემთხვევაში, როგორც ნაშრომის დასაწყისში აღვნიშნეთ, კვლევის საგანია მომეტებული საფრთხის ერთ-ერთი წყაროს, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის

¹⁷² ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 304-305.

¹⁷³ ქოჩაშვილი ქ., ბრალო, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 110.

¹⁷⁴ ჩხიკვაძე ი., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა და მომეტებული საფრთხის წყაროთი გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტურ ვალდებულებებში, ჟურნალი „თემიდა“ № 3(5), 2009, 115.

ანაზღაურების საკანონმდებლო ანალიზი. აღნიშნული საკითხი დარეგულირებულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლით, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის მიმართ ამძაფრებს პასუხისმგებლობას. ამ გადახვევას საფუძვლად უდევს ის მოსაზრება, რომ სატრანსპორტო საშუალება ყოველთვის წარმოადგენს პოტენციურად საშიშ ნივთს. მისი გამოყენება კი გარკვეულ საფრთხეს უქმნის საგზაო მოძრაობაში ჩართულ სხვა პირებს. მაგრამ, ვინაიდან, მართლწესრიგი მაინც უშვებს ამ პოტენციურად საშიშ ნივთების გამოყენებას, პოტენციური საფრთხის წყაროს შექმნისათვის კონვენსაციის სახით გამძაფრებულია იმ პირის პასუხისმგებლობა, რომელიც სარგებელს იღებს ასეთი საფრთხის წყაროს, კერძოდ, სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებიდან, ანუ, საუბარია სატრანსპორტო საშუალების მფლობელზე. ამრიგად, სსკ-ის 999-ე მუხლი ითვალისწინებს პასუხისმგებლობას ნებადართული საფრთხისათვის და ამიტომ წარმოადგენს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის ერთ-ერთ სახეობას.¹⁷⁵

ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობის საკანონმდებლო აქტებით ასე მკაცრად დარეგულირება გამოწვეულია იმ მატერიალური ობიექტის ფლობითა და სარგებლობით, იქნება ეს ექსპლუატაცია თუ სხვა ნებისმიერი ფორმით მისი გამოყენება, რომელსაც განსაკუთრებული ხარისხობრივი თვისება აქვს და ასევე იმით, რომ ადამიანის მხრიდან მასზე სრული კონტროლის დამყარება შეუძლებელია.¹⁷⁶ ადამიანის მიერ მომეტებული საფრთხის წყაროს მიმართ სრული კონტროლის დამყარების შეუძლებლობა კი, თავის მხრივ, გარშემომყოფთათვის მის გაზრდილ საფრთხეს განაპირობებს.¹⁷⁷

4.1. სატრანსპორტო საშუალების ცნება

გადაზიდვის სფეროში მოქმედი კანონმდებლობა ტრანსპორტის სახეობების მიხედვით იცნობს მზავრების გადაყვანისა და ტვირთის გადაზიდვის შემდეგ სახეებს: სარკინიგზო, საზღვაო, შიდა წყლის, საჰაერო და საავტომობილო სახეებს.¹⁷⁸ თითოეული მათგანი ხასიათდება სპეციფიკური თავისებურებებით.¹⁷⁹

¹⁷⁵ ჰენშელი ს., სამოქალაქო კაზუსების დამუშავების მეთოდის, თბილისი, 2009, 192.

¹⁷⁶ სუსგ. №ას-81-71-2011, 18.04.2011.

¹⁷⁷ ცინცაძე რ., პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს წარმოშობილი ზიანისათვის, ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“, № 2(4), 2011, 89.

¹⁷⁸ მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000. 21.

¹⁷⁹ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 313.

საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის 73-ე პუნქტის თანახმად, სატრანსპორტო საშუალება არის გზაზე მოძრავი ან გზაზე მოძრაობისთვის განკუთვნილი მოწყობილობა, რომელიც ძრავის ან სხვა ძალის მეშვეობით გადაადგილდება. უნდა ითქვას, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი ვრცელდება ყველა მათგანზე.

4.2. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი

სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის დადგენის ფაქტს უდიდესი მნიშვნელობა აქვს, ვინაიდან, ხშირ შემთხვევაში, დავის სწორად გადაწყვეტა და სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრება დამოკიდებულია სწორედ იმაზე, თუ ვინ მიიჩნევა სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად. მფლობელობა გულისხმობს ნივთზე ფაქტობრივი ბატონობის განხორციელებას, რაც შეიძლება გამოიხატოს როგორც ნივთის გამოყენებაში, ასევე მისგან ეკონომიკური სარგებლის მიღების შესაძლებლობაში.¹⁸⁰ რაც შეეხება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, ასეთად მიიჩნევა პირი, რომელიც იურიდიული საფუძვლით ახორციელებს ნივთზე ფაქტობრივ ბატონობას.¹⁸¹ სსკ-ის 999-ე მუხლის პირველი ნაწილში მოხმობილი ნორმაც ადგენს სწორედ სატრანსპორტო საშუალების იურიდიული მფლობელის ვალდებულებას, ნორმაში ჩამოთვლილი სიკეთეების ხელყოფის შემთხვევაში, აგოს პასუხი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანისთვის.¹⁸²

აღსანიშნავია, რომ სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი შეიძლება იყოს როგორც ფიზიკური, ისე იურიდიული პირი, რომელიც კანონიერი საფუძვლით ფლობს სატრანსპორტო საშუალებას. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი შეიძლება იყოს, როგორც მისი მესაკუთრე, ისე მისი დამქირავებელი და სხვა.¹⁸³

ზოგიერთ შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების ფაქტობრივი მფლობელობის მიუხედავად, ასეთი პირი არ ჩაითვლება სატრანსპორტო

¹⁸⁰ ზარანდია თ., ნივთის მფლობელი ივარაუდება მესაკუთრედ - პრეზუმფციის გამოყენების წინაპირობები და გამონაკლისები, აკაკი ლაბარტყავას 80 წლისადმი მიძღვნილი საიუბილეო კრებული (რედაქტორი ლ. ჭანტურია), თბილისი, 2013, 202.

¹⁸¹ თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება 28/2237-13, 05.07.2013.

¹⁸² სუსგ №ას-504-481-2016, 30.09.2016.

¹⁸³ თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება 28/2465-09, 05.01.2010.

საშუალების მფლობელად. მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად ვერ მივიჩნევთ პირს, რომელიც მართავდა სატრანსპორტო საშუალებას მფლობელის ნებართვის გარეშე ან შრომითი ურთიერთობის საფუძველზე, ან თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება მას გადაცემული ჰქონდა მფლობელისგან.¹⁸⁴ მსგავსად ქართული კანონმდებლობისა, გერმანიის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ კანონიც აწესებს მკაცრ პასუხისმგებლობას სატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრისთვის და არა მძღოლისთვის.¹⁸⁵

საყურადღებოა, რომ სსკ-ის 999-ე მუხლით, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებას საკითხს აწესრიგებს, არ არის დაკონკრეტებული, თუ რომელი სუბიექტი მოიაზრება მფლობელში. აქედან გამომდინარე, მფლობელად შეიძლება მივიჩნიოთ როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალების მესაკუთრე, ისე სხვა პირი, რომელიც კანონიერი საფუძველით ფლობს მას.¹⁸⁶

5. პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანისთვის

სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულების სუბიექტური შემადგენლობის თავისებურებას წარმოადგენს ის, რომ პასუხისმგებლობა ზიანისთვის ყოველთვის ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, მოუხედავად იმისა, თუ ვინ იყო ზიანის უშუალო მიმყენებელი.¹⁸⁷ გამოდის, რომ პასუხისმგებლობის სუბიექტის განსაზღვრა ეფუძნება იურიდიულ და არა ფიზიკურ მფლობელს, გარდა იმ შემთხვევისა, როცა სატრანსპორტო საშუალება მფლობელის ნების გარეშე გამოვიდა მისი მფლობელობიდან.¹⁸⁸

ზიანის ანაზღაურებისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის, მთავარია უტყუარად დადგინდეს ზიანის ანაზღაურების დაკისრების მოთხოვნის

¹⁸⁴ სუსგ. №ას-290-612-09, 28.07.2009.

¹⁸⁵ Knetsch J., Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation, 2018, 158.

¹⁸⁶ ნაცვალაძე ა., ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის თავისებურებანი. გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. აკადემიური მაცნე. სამართალი N4. თბილისი, 2015, 201.

¹⁸⁷ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ.(რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 406.

¹⁸⁸ სუსგ. №ას-104-797-03, 19.09.2003.

გამომრიცხავ გარემოებათა არარსებობა.¹⁸⁹ კომპენსაციის აუცილებელ წინაპირობას წარმოადგენს ის, რომ სიკვდილი ან ჯანმრთელობის დაზიანება გამოწვეული უნდა იყოს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად.¹⁹⁰ სატრანსპორტო საშუალება მაშინ ითვლება ექსპლუატაციაში მყოფად, როცა ავტომობილი მოქმედი ძრავითაა საგზაო მოძრაობის მონაწილე.¹⁹¹ თუ როგორ მოძრაობს და იმართება ეს საშუალება, მეორე საკითხს წარმოადგენს. არაა გამორიცხული, ექსპლუატაცია მიმდინარეობდეს მართებულად და დადგენილი წესების მიხედვით მაგრამ ზიანი მაინც დადგეს.¹⁹² მთავარია, ზიანი მიყენებულ იქნეს სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას, თანაც ისე, რომ ეს იყოს გამოწვეული იმ ფაქტორებით, რომელთა გამოც სატრანსპორტო საშუალება მიჩნეულია მომეტებული საფრთხის წყაროდ.¹⁹³ აღნიშნული გამომდინარეობს იქიდან, რომ ის სპეციალური ნორმა, რომელიც მომეტებული საფრთხის წყაროს მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურებას ითვალისწინებს, გამოიყენება იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანი გამოწვეულია ნივთის იმ თვისებებით, რის გამოც ის მომეტებული საფრთხის წყაროს განეკუთვნება. სხვა შემთხვევაში, თუ ზიანი გამოწვეულია თუნდაც მომეტებული საფრთხის წყაროს ექსპლუატაციისას, მაგრამ არა მომეტებული საფრთხის წყაროს თვისებებიდან გამომდინარე, პასუხისმგებლობის დაკისრება საერთო საფუძვლით ხდება.¹⁹⁴

პრაქტიკაში არაერთხელ განმარტავენ, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი გამოიყენება სწორედ მაშინ, როცა ზიანი გამოწვეულია ნივთის იმ თვისებებით, რის გამოც იგი მომეტებული საფრთხის წყაროს განეკუთვნება, ანუ, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს მხოლოდ იმ შემთხვევაში დაეკისრება პასუხისმგებლობა, თუკი დარღვეულია მისი ექსპლუატაციის წესები.¹⁹⁵ ამასთან, იმ შემთხვევაში, როცა სატრანსპორტო საშუალებას მართავს მოსარგებლე და ასეთი ექსპლუატაცია ხდება ზიანის გამომწვევი მიზეზი, პასუხისმგებლობის დაკისრებისას მნიშვნელობა არ აქვს იმას, თუ რა დროს მიაყენა პირმა ზიანი - სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულების დროს, თუ სატრანსპორტო

¹⁸⁹ სუსგ. N ას-494-463-2010, 09.11.2010.

¹⁹⁰ Stuhmcke A., Essential Tort Law, Second Edition, 2001, 153-154.

¹⁹¹ ჰენშელი ს., სამოქალაქო კაზუსების დამუშავების მეთოდთა, თბილისი, 2009, 212.

¹⁹² ასათაშვილი გ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება, „სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი“, 2012, 18.

¹⁹³ იქვე, 17.

¹⁹⁴ სუსგ. №ას-860-1132-05, 30.03.2006.

¹⁹⁵ სუსგ. №ას-254-239-2010, 20.07.2010.

საშუალების თვითნებურად, თავისი პირადი მიზნებისთვის გამოყენებისას. დამდგარი ზიანისთვის პასუხისმგებლობის განსაზღვრისთვის მთავარია, რომ იგი შრომითი ურთიერთობის საფუძველზე ფლობდა სატრანსპორტო საშუალებას.¹⁹⁶

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლის მეოთხე ნაწილი ითვალისწინებს ზიანზე პასუხისმგებელი პირის დადგენის რამდენიმე შემთხვევას. აღნიშნული მუხლის თანახმად, მფლობელის პასუხისმგებლობა წარმოიშობა, თუ იგი სატრანსპორტო საშუალებას გადასცემს სხვა პირს, ან თუ მოსარგებლე მფლობელის მიერ დანიშნულია ავტომანქანის სამართავად, ან კიდევ, როცა სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახდა მფლობელის ბრალით.¹⁹⁷ მოცემული ნორმა მფლობელის პასუხისმგებლობას გამორიცხავს და მას მოსარგებლეს აკისრებს, თუ სატრანსპორტო საშუალება მან არამართლზომიერად გამოიყენა მფლობელის ნებართვისა და ბრალის გარეშე.

გარდა ზემოაღნიშნული შემთხვევებისა, მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანის დროს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის წესს გააჩნია გამონაკლისიც. იგი ეხება მომეტებული საფრთხის წყაროთა ურთიერთქმედებისას ზიანის მიყენების შემთხვევებს. იგულისხმება ისეთი შემთხვევები, როგორცაა, მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალებების შეჯახება. ასეთ სიტუაციაში აუცილებელია იმის განსაზღვრა, თუ ვის მიადგა ზიანი. თუ დაზარალებულის სახით გამოდის მესამე პირი, პასუხისმგებლობა ეკისრებათ შეჯახებული სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებს სოლიდარული წესით, მიუხედავად იმისა, თუ ვისი ბრალით მოხდა შეჯახება.¹⁹⁸ იმ შემთხვევაში, თუ შეჯახების შედეგად ზიანი მიადგა თავად სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, პასუხისმგებლობა დაეკისრება ზიანის ბრალეულ მიმყენებელს. ხოლო შემთხვევითი შეჯახებისას, ე. ი. როდესაც არავინ არ არის დამნაშავე, თითოეული თავად იქნება ასეთი შეჯახების შედეგის მატარებელი.¹⁹⁹

„საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლი ადგენს პასუხისმგებლობას საგზაო მოძრაობისა და საგზაო მოძრაობის ორგანიზების

¹⁹⁶ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ.(რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 407.

¹⁹⁷ სუსგ, №ას-333-661-05, 21.07.2005.

¹⁹⁸ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 408.

¹⁹⁹ იქვე, 409.

სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევისთვის და მიუთითებს, რომ „საგზაო მოძრაობისა და საგზაო მოძრაობის ორგანიზების სფეროში საქართველოს კანონმდებლობის დარღვევა იწვევს სამოქალაქო, სისხლის სამართლისა და ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობებს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესით.“

საინტერესოა გერმანულ სამართალში სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი პირის პასუხისმგებლობის საკითხი. გერმანიაში ნაკლებად მკაცრი მოთხოვნები განაპირობებს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მქონე პირის ზუსტ პასუხისმგებლობას. იგი შემოიღეს 1969 წელს და დღეს მოქმედებს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 1952 წლის კანონის ჩარჩოებში. ამ კანონის მე-7 პარაგრაფის თანახმად, ავტომანქანის მფლობელი მოვალეა აანაზღაუროს მისი ავტომანქანის ექსპლუატაციის დროს მიყენებული პირადი და ქონებრივი ზიანი. გერმანული კანონმდებლობის მიხედვით, მფლობელი პასუხისმგებლობისგან თავისუფლდება, თუ ინციდენტი მოხდა გარდაუვალი მოვლენის შედეგად, რისი მიზეზიც ვერ იქნებოდა ავტომობილის ნაკლი, ან მისი უფუნქციობა. გარდაუვალია მოვლენა იმ შემთხვევაში, თუ იგი მოხდა ავტომობილის ექსპლუატაციასთან კავშირში არმყოფი მესამე პირის მოქმედებით ან ცხოველის გამო. გერმანული კანონმდებლობის თანახმად, მფლობელი პასუხისმგებლობისგან თავისუფლდება აგრეთვე მაშინაც, თუ ავტომანქანის მქონემ მძღოლის სახით დაიცვა მოცემულ გარემოებებში სიფრთხილის ყველა აუცილებელი ზომა.²⁰⁰

ავტოსატრანსპორტო საშუალებების გარდა, საინტერესოა სხვა სატრანსპორტო საშუალებების საკანონმდებლო რეგულირების საკითხიც. „საქართველოს სარკინიგზო კოდექსის“ 46-ე მუხლი ადგენს რკინიგზის პასუხისმგებლობას ტვირთის დაკარგვის, დაზიანების, გაფუჭებისა და დანაკლისისათვის „საერთაშორისო სარკინიგზო სატვირთო მიმოსვლის შესახებ“ შეთანხმების მიხედვით და მუხლის პირველივე პუნქტში მიუთითებს, რომ გადასაზიდად ტვირთის მიღებიდან მის გაცემამდე, რკინიგზას ეკისრება ქონებრივი პასუხისმგებლობა ტვირთის დაუცველობისათვის, თუ ის ვერ დაამტკიცებს, რომ ტვირთი დაიკარგა, დაზიანდა, გაფუჭდა ან ადგილი ჰქონდა დანაკლისს მისი

²⁰⁰ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001, 345.

ბრალეულობის გარეშე ტვირთგამგზავნის ან ტვირთმიმღების მიზეზით ან ტვირთის ბუნებრივი თვისებების თუ შეუმჩნეველი ნაკლოვანებების გამო.

სარკინიგზო ტრანსპორტთან დაკავშირებით განსხვავებული რეგულაციებია დადგენილი შვეიცარიაში, სადაც „რკინიგზის ექსპლუატაციით მიყენებული ზიანისთვის პასუხისმგებლობის შესახებ“ 1905 წლის შვეიცარიის კანონის თანახმად, მკაცრ პასუხისმგებლობას ექვემდებარება არა მხოლოდ ექსპლუატაცია, არამედ რკინიგზის მშენებლობაც.²⁰¹

მნიშვნელოვანია საჰაერო ტრანსპორტთან დაკავშირებული რეგულაციები. საჰაერო კანონმდებლობის თანახმად, ფრენის დროს საჰაერო ხომალდის ეკიპაჟის წევრის დასახიჩრების ან ჯანმრთელობის დაზიანების შემთხვევაში, გადამზიდველს ეკისრება ზიანის ანაზღაურება, თუ ვერ დაამტკიცებს, რომ ზარალი დაზარალებულის წინასწარგანზრახული ქმედებითაა გამოწვეული.²⁰² აღნიშნული ნორმით, საჰაერო ტრანსპორტით ექსპლუატაციისას მგზავრების გარდაცვალების ან ტვირთის დაზიანების შემთხვევაში მიყენებული ზიანის დროს, მფლობელი პასუხს აგებს საჰაერო კოდექსით დადგენილი წესების თანახმად, მიუხედავად მისი ბრალეულობისა, თუმცა, იმ შემთხვევაში, თუ გამოიკვეთა სხვა პირის ბრალეულობა, მას შემდგომში უფლება ეძლევა რეგრესის წესით ედავოს ბრალეულ სუბიექტს.²⁰³

მოცემულ საკითხზე საინტერესოა გერმანიის კანონმდებლობის მიმოხილვა. „საჰაერო მიმოსვლის შესახებ“ კანონის 33-ე და შემდეგი პარაგრაფები შეიცავენ განსაკუთრებით მკაცრ ნორმებს მკაცრი პასუხისმგებლობის შესახებ ზიანთან დაკავშირებით, რომელიც მიადგა პიროვნებას ან ქონებას ავიაგადაზიდვებისას არასახელშეკრულებო საფუძველზე. აღნიშნული კანონის თანახმად, თვითმფრინავის მფლობელი ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელია იმ

²⁰¹ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001, 348.

²⁰² საქართველოს საჰაერო კოდექსის 76-ე მუხლის პირველი ნაწილი.

²⁰³ გაბიჩვაძე შ., საჰაერო ტრანსპორტით გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობისა და პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების საფუძველები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ №3, 2012, 83.

შემთხვევაშიც კი, თუ შეძლებს დაამტკიცოს, რომ ზიანი დაუძლეველი ძალის შედეგი იყო.²⁰⁴

რაც შეეხება საზღვაო ტრანსპორტს, მისი ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარ ზიანზე პასუხისმგებლობის საკითხს არეგულირებს საქართველოს საზღვაო კოდექსი და ამავე კოდექსის 336-ე მუხლში პირდაპირ მიუთითებს, რომ გემთმფლობელი თავისი ვალდებულებებისთვის პასუხს აგებს საქართველოს კანონმდებლობით დადგენილი წესის მიხედვით. მესამე პირების წინაშე პასუხისმგებლობას ეხება საქართველოს საზღვაო კოდექსის 295-ე მუხლი, რომლის პირველი ნაწილის მიხედვით, თუ ასეთ შეჯახებას მოჰყვა ადამიანის სიკვდილი ან ჯანმრთელობის დაზიანება, პასუხისმგებლობა გემთმფლობელებს ეკისრებათ სოლიდარულად მესამე პირების წინაშე. პრაქტიკაში ხშირია ასევე შემთხვევები, როდესაც ადგილი აქვს რამდენიმე საზღვაო ტრანსპორტის ურთიერთშეჯახებას. მსგავს სიტუაციებში, როცა ზიანი დგება რამდენიმე საზღვაო ტრანსპორტის ურთიერთშეჯახების შედეგად, პასუხისმგებლობა განისაზღვრება შეჯახებაში მათი ბრალეულობის შესაბამისად. ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ ბრალის ხარისხი ვერ დგინდება, პასუხისმგებლობა მხარეებზე თანაბრად ნაწილდება.²⁰⁵

საინტერესოა პასუხისმგებლობის საკითხის განსაზღვრა დაუძლეველი ძალის შემთხვევაში. აღნიშნულ საკითხთან დაკავშირებით კანონმდებლობა განმარტავს, რომ იმ შემთხვევაში, როდესაც შეჯახება დაუძლეველი ძალის გამო მოხდა ან თუ შეუძლებელია შეჯახების მიზეზის დადგენა, მაშინ ზიანს ანაზღაურებს ის, ვინც ზიანი განიცადა.²⁰⁶ ეს წარმოადგენს განსხვავებას სხვა სატრანსპორტო საშუალებებისგან, გარდა საჰაერო ტრანსპორტისა, რომელთა შემთხვევაშიც, დაუძლეველი ძალა ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობის გათავისუფლების საფუძველს წარმოადგენს.

როდესაც ვსაუბრობთ ნებისმიერი სახის სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარ ზიანზე, უნდა აღვნიშნოთ ისიც, რომ ზიანის ანაზღაურების გარდა, ზიანის მიმყენებლის ვალდებულებაა იმ მდგომარეობის აღდგენა, რომელიც იარსებებდა, რომ არ დამდგარიყო ზიანი. ზიანის

²⁰⁴ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001, 345-346.

²⁰⁵ საქართველოს საზღვაო კოდექსის 293-ე მუხლი.

²⁰⁶ საქართველოს საზღვაო კოდექსის 294-ე მუხლის პირველი ნაწილი.

ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოების არარსებობის შემთხვევაში ნავარაუდები სამართლებრივი მდგომარეობის აღდგენის ორიენტირი ასახულია საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლში, რომლის ნორმატიული მიზნიდან გამომდინარეობს, რომ ზიანის ანაზღაურებისთვის აუცილებელია იმ ვითარების აღდგენა, რომელიც იარსებებდა ზიანის ანაზღაურების მავალდებულებელი გარემოების დადგომამდე, ე.ი. ვალდებულების დარღვევამდე.²⁰⁷

ყურადღება უნდა გამახვილდეს იმაზეც, რომ დელიქტური ვალდებულების, უფრო კონკრეტულად რომ ვთქვათ, სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამგარი ზიანის დროს დაზარალებულ პირს არ ეკრძალება, სამოქალაქო კოდექსის 408-ე მუხლის პირველი ნაწილით ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა ერთობლივად წაუყენოს, როგორც ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, რომელიც ზიანის მიმყენებელია 999-ე მუხლის საფუძველზე, ისე - სატრანსპორტო საშუალების მოსარგებლეს, რომელიც ბრალეულად მოქმედებდა და ზიანის მიმყენებელია 992-ე მუხლის საფუძველზე.²⁰⁸

5.1. დელიქტუნარიანობა, როგორც პასუხისმგებლობის დაკისრების აუცილებელი პირობა

სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაკისრებისთვის, უპირველეს ყოვლისა, საჭიროა გავარკვიოთ, არის თუ არა პირი დელიქტუნარიანი. სხვადასხვა ქვეყნის სამოქალაქო კოდექსები დელიქტუნარიანობის საკითხს სხვადასხვანაირად წყვეტს.²⁰⁹ დელიქტუნარიანობის საკითხის გარკვევა მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც, სუბიექტს უნდა ჰქონდეს საკუთარი ნების ფორმირების უნარი, რადგან ეს უკანასკნელი გადამწყვეტ როლს თამაშობს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დასაკისრებლად.²¹⁰

დელიქტუნარიანობა არის პირის უნარი, საკუთარი ნებითა და ქონებით აგოს პასუხი მის მიერ მიყენებული ზიანისთვის.²¹¹ იმისათვის, რომ პირის

²⁰⁷ სუსგ. №ას-167-163-2016, 01.07.2016.

²⁰⁸ სუსგ. №ას-254-239-2010, 20.07.2010.

²⁰⁹ სუხიტაშვილი თ., პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისთვის, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N2(33) 12, 32.

²¹⁰ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 270.

²¹¹ ჭანტურია ლ., შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997, 158.

დელიქტუნარიანობა დადგინდეს, აუცილებელია სახეზე რამდენიმე წინაპირობის არსებობა. მათგან უმთავრეს და უმნიშვნელოვანეს წინაპირობას წარმოადგენს ზიანის მიმყენებელი პირის ასაკობრივი ცენზი.²¹² თუმცა, ეს არ უნდა გავიგოთ ისე, რომ დელიქტუნარიანობისთვის საჭირო ასაკის ზღვარს მიღწევა ავტომატურად პასუხისმგებლობის დაკისრების ტოლფასია. დელიქტუნარიანობა არ შემოიფარგლება მხოლოდ ასაკით.²¹³

საინტერესოა, როგორ ხდება დაზარალებულის უფლებების დაცვა იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანი დელიქტუნარო პირის მიერ ჩადენილი ქმედებით დგება. გამორიცხავს თუ არა ეს უკანასკნელი პასუხისმგებლობის დაკისრების საკითხს?

აღნიშნულთან დაკავშირებით უნდა ითქვას, რომ ის ფაქტი, რომ დელიქტუნარო პირი პასუხს არ აგებს იმ ზიანისთვის, რაც მან სხვას მიაყენა, სულაც არ ნიშნავს, რომ ასეთი პირის მიერ მიყენებული ზიანისთვის პასუხი არავინ აგოს. დელიქტუნარო პირის მიერ მიყენებული ზიანისთვის პასუხს აგებენ მშობლები და დელიქტუნაროზე მეთვალყურეობის ვალდებული პირები.²¹⁴

განსახილველ შემთხვევაში საინტერესოა 10 წელს გადაცილებული, მაგრამ ჯერ კიდევ არასრულწლოვანი პირის მიერ მიყენებულ ზიანზე პასუხისმგებლობის დაკისრების საკითხი, ვინაიდან, საქართველოში მოქმედი კანონმდებლობის თანახმად, გარკვეული ტიპის სატრანსპორტო საშუალების კანონიერი მართვის უფლება წარმოიშობა 17 წლის ასაკიდან, რაც დასაშვებს ხდის ამ ასაკის პირის მიერ ზიანის მიყენების შანსს.

არასრულწლოვანი პირის მიერ მიყენებულ ზიანის ანაზღაურებას ეხება სსკ-ის 994-ე მუხლი. ზემოხსენებული მუხლის სამართლებრივი შინაარსის თანახმად, ათ წელს გადაცილებული არასრულწლოვანი მიყენებული ზიანისთვის პასუხს აგებს მხოლოდ მაშინ, თუ მას საკუთარი მოქმედების მართლსაწინააღმდეგო ხასიათი შეგნებული ჰქონდა, ან უნდა ჰქონოდა. ხშირად ხდება ისე, რომ ზიანის

²¹² ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 70.

²¹³ ჭანტურია ლ., შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997, 159.

²¹⁴ სუხიტაშვილი თ., პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისთვის, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N2(33)'12, 33.

მიმყენებელ არასრულწლოვან პირს, სრულიად გაცნობიერებული აქვს მისი ქმედება, თუმცა, მას არ გააჩნია საკმარისი ქონება მიყენებული ზიანის ასანაზღაურებლად. ასეთ დროს, კანონი ამ ვალდებულების შესრულების სუბიექტად ასახელებს მცირეწლოვანის მშობლებს, ან მის მეურვეობასა და მზუნველობაზე პასუხისმგებელ პირებს.²¹⁵

გერმანული სამოქალაქო კოდექსის 828-ე პარაგრაფის თანახმად, 7-დან 18 წლამდე ასაკის პირი სრულად არის პასუხისმგებელი იმ ზიანისთვის, რომელიც მან სულ მცირე დაუდევრობით გამოიწვია, იმ შემთხვევაში, თუ ზიანის მიმყენებელს აქვს პასუხისმგებლობის აღიარებისთვის საკმარისი შეგნება.²¹⁶

5.2. ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირები

სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის შემთხვევაში, აუცილებელია კანონმდებლობით ზუსტად განისაზღვროს იმ პირთა წრე, რომლებიც პასუხს აგებენ აღნიშნული ქმედებისთვის.

ზოგადად, სამოქალაქო პასუხისმგებლობის ტვირთის მატარებელია ის პირი, ვინც უშუალოდ წარმოადგენს ზიანის მიმყენებელს, თუმცა, გამონაკლის შემთხვევებში, დელიქტურ სამართალში, მათ შორის, სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის დროს, როცა ის გამოწვეულია მომეტებული საფრთხის წყაროს თვისებით, სამოქალაქო პასუხისმგებლობა შეიძლება დაეკისროს მფლობელს, რომელიც არ წარმოადგენს ზიანის მიმყენებს და არ მიუძღვის ბრალი ზიანის დადგომაში.²¹⁷

ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირების განსაზღვრასთან დაკავშირებით, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი განასხვავებს ზიანის მიყენების ოთხ შემთხვევას: მფლობელის მიერ სატრანსპორტო საშუალებით ზიანის მიყენებას; მფლობელის მიერ სატრანსპორტო საშუალების სამართავად დანიშნული პირის მიერ ზიანის მიყენებას; მფლობელის მიერ მოსარგებლისთვის გადაცემული სატრანსპორტო საშუალებით ზიანის მიყენებას; იმ პირის მიერ ზიანის მიყენებას, როდესაც სატრანსპორტო

²¹⁵ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 70.

²¹⁶ Magnus U., The Reform of German Tort Law, 2003, 8.

²¹⁷ თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება 28/2237-13, 05.07.2013.

საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახდა მფლობელის ბრალის გამო.²¹⁸ თითოეულ შემთხვევაში, პასუხისმგებლობის დაკისრება ხდება განსხვავებულად.

5.2.1. მფლობელის ნებართვით ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს დამდგარი ზიანის დროს ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირი

ქართული კანონმდებლობა სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობას მაშინ, როცა მოსარგებლის ქმედებით დგება ზიანი, განასხვავებს იმის მიხედვით, სატრანსპორტო საშუალება მოსარგებლის მფლობელობაში მესაკუთრის გადაცემის შედეგად აღმოჩნდა, თუ მისი ნებართვის გარეშე.

უპირველეს ყოვლისა, უნდა აღინიშნოს, რომ მფლობელის ნებით სატრანსპორტო საშუალების გადაცემით, მისი მიღები ხდება მართლზომიერი მფლობელი.²¹⁹ იმ საკითხის განსაზღვრისთვის კი, თუ რა შემთხვევაში გადადის მომეტებული საფრთხის წყაროს გადაცემის პირობებში ზიანის დადგომის შედეგზე პასუხისმგებლობა მართლზომიერ მფლობელზე, ყურადღება უნდა გამახვილდეს სწორედ იმ საფუძველზე, რაც ამგვარ ნივთზე მართლზომიერ მფლობელობას განაპირობებს. ანუ შესაფასებელია, ყოველგვარი საფუძველით ნივთის გადაცემა მოსარგებლისათვის, იწვევს თუ არა მფლობელის, და არა მოსარგებლის პასუხისმგებლობას. მოცემულ საკითხზე მსჯელობისას, გადამწყვეტია იმ სამართალურთიერთობის შინაარსი, რაც მფლობელსა და მოსარგებლეს შორის არსებობს, ანუ გასარკვევია, მფლობელობის მოსარგებლეზე გადაცემის შემთხვევაში ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციით განპირობებული რისკის ფარგლები. სასამართლო აღნიშნულთან დაკავშირებით განმარტავს, რომ პასუხისმგებლობის სუბიექტთა დიფერენცირება სწორედ სამართალურთიერთობის იურიდიული ელემენტების გათვალისწინებით უნდა მოხდეს.²²⁰

²¹⁸ ნაცვალაძე ა., ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის თავისებურებანი, გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. აკადემიური მაცნე. სამართალი N4, თბილისი, 2015, 202.

²¹⁹ სუსგ. №ას-39-38-10, 15.07.2010.

²²⁰ თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება 28/2465-09, 05.01.2010.

საინტერესოა შემთხვევა, როდესაც მფლობელის მიერ მოსარგებლისთვის სატრანსპორტო საშუალების გადაცემა მართლზომიერია და სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას მოჰყვება ზიანი. ასეთ შემთხვევაში სსკ-ის 999-ე მუხლის მე-4 ნაწილის მესამე წინადადება მიჯნავს მფლობელის ნებით სატრანსპორტო საშუალების სამართავად დანიშნული პირის მიერ ზიანის მიყენებას და მფლობელის მიერ პირისათვის სხვა საფუძვლით გადაცემული სატრანსპორტო საშუალებით ზიანის მიყენებას.²²¹

ზემოაღნიშნულ ორივე შემთხვევაში, მფლობელის ნებით სატრანსპორტო საშუალების გადაცემით მის მიმღებს, რომელიც მართლზომიერ მფლობელს წარმოადგენს (იგივე მოსარგებლე), ამ ნორმის თანახმად არ ეკისრება პასუხისმგებლობა მის მიერ მიყენებული ზიანისთვის.²²²

სასამართლო ხშირად მიუთითებს, რომ სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობის წარმოშობის საფუძველია მის მიერ ნივთის მოსარგებლისთვის გადაცემა მართლზომიერ საფუძველზე და მნიშვნელობა არ ენიჭება მფლობელობა პირდაპირია თუ არაპირდაპირი. პასუხისმგებლობის განსაზღვრისთვის მთავარ ფაქტორს წარმოადგენს ის, რომ ნივთის მფლობელობაში გადაცემა მესაკუთრის მიერ მართლზომიერად ხდება. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლით ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს, მიუხედავად იმისა, თუ ვინ იყო ზიანის უშუალო მიმყენებელი. ამ ნორმით დადგენილი პასუხისმგებლობის წარმოშობის თავისებურება იმაში ვლინდება, რომ სატრანსპორტო საშუალება ყოველთვის წარმოადგენს საფრთხის წყაროს და მისი მფლობელი სატრანსპორტო საშუალებით გამოწვეული ზიანის დადგომაში პასუხს აგებს მისი ბრალის მიუხედავად.²²³

აქვე უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ ცალკეულ შემთხვევებში, დაზარალებულმა შესაძლებელია ზიანის ანაზღაურებასთან დაკავშირებით მოთხოვნა სოლიდარულად დააყენოს ორივე პირზე. იგულისხმება როგორც ის პირი, ვინც უშუალოდ მართავდა ავტომანქანას, ასევე სატრანსპორტო საშუალების მფლობელიც, რომელიც განკარგავდა მომეტებული საფრთხის წყაროს და მაგალითად თხოვნის საფუძველზე გადასცა სხვა პირს იგი.

²²¹ სუსგ. №ას-254-239-2010, 20.07.2010.

²²² სუსგ. №ას-87-83-2014, 21.07.2014.

²²³ სუსგ. №ას-980-938-2013, 03.02.2014.

5.2.2. მფლობელის ნებართვის გარეშე ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს დამდგარი ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირი

ხშირ შემთხვევაში, სატრანსპორტო საშუალების ფაქტობრივი მფლობელობა შეიძლება განახორციელოს პირმა, რომელსაც ამისთვის არ აქვს სათანადო სამართლებრივი საფუძველი და წარმოადგენს არაკანონიერ მფლობელს. აღნიშნული სახეზეა, როდესაც პირი სატრანსპორტო საშუალებას იყენებს მფლობელის ნებართვის გარეშე, მაგალითად, როცა სატრანსპორტო საშუალება გამოვიდა მისი მფლობელობიდან სხვა პირის მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით - სატრანსპორტო საშუალების გატაცებით და სხვა. ასეთ დროს, პირი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალებას იყენებს მფლობელის ნებართვის გარეშე, ვალდებულია მფლობელის ნაცვლად აანაზღაუროს ზიანი.²²⁴ არამართლზომიერი მფლობელობის დროს მიყენებული ზიანის ანაზღაურება დაეკისრება ამ უკანასკნელს და არა სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს.

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ ზოგიერთ შემთხვევაში, მიუხედავად იმისა, რომ მოსარგებლეს სატრანსპორტო საშუალებას ფლობს მფლობელის ნებართვის გარეშე, შესაძლებელია დამდგარი ზიანისთვის პასუხისმგებლობა მაინც დაეკისროს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს. აღნიშნული სახეზეა მაშინ, თუ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახდა მისი ბრალის გამო. პასუხისმგებლობის მფლობელისთვის დაკისრება ამგვარ შემთხვევაში განპირობებულია იმით, რომ მიჩნეულია, რომ მოცემულ შემთხვევაში მან ვერ უზრუნველყო მის მფლობელობაში არსებული სატრანსპორტო საშუალების სათანადო დაცვა, რაც გახდა სხვა პირთა მიერ სატრანსპორტო საშუალების დაუფლების საფუძველი.²²⁵

შეიძლება ითქვას, რომ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლის მეოთხე ნაწილი ითვალისწინებს დელიქტენტის ორმაგ ვალდებულებას. ერთი მხრივ, მოსარგებლე სხვისი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებისას ვალდებულია აანაზღაუროს მისი მფლობელის ნაცვლად მიყენებული ზიანი, მეორე მხრივ, თუ ეს ზიანი უშუალოდ მფლობელის ბრალითაა გამოწვეული, მაგალითად, როცა მოსარგებლე მის მიერ იყო დანიშნული სატრანსპორტო საშუალების სამართავად, ან თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება მას ჰქონდა

²²⁴ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ.(რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 409.

²²⁵ სუსგ №ას-39-38-10, 15.07.2010.

გადაცემული იჯარით ან სარგებლობის სხვა უფლებით, მაშინ დელიქტენტი თავისუფლდება ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებისგან და ეს მოვალეობა ეკისრება სატრანსპორტო საშუალების უშუალო მფლობელს. ამდენად, ზემოაღნიშნული ერთგვარად იცავს თვით სატრანსპორტო საშუალების მოსარგებლეს მფლობელის ბრალეული ქმედებისგან.²²⁶

უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ სამოქალაქო კოდექსის ის ნორმები, რომლებიც ითვალისწინებენ სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის მიერ ზიანის ანაზღაურებას, იმის მიუხედავად, ზიანი უშუალოდ მისი ქმედებით დადგა თუ არა, არ ართმევენ დაზარალებულს უფლებას, ზიანის ანაზღაურება მოითხოვოს იმ პირისგან, ვისაც უშუალოდ მიუძღვის ბრალი ზიანის მიყენებაში სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის თანახმად.²²⁷

5.2.3. არასრულწლოვნის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირები

როგორც წესი, პასუხისმგებლობა ეკისრება ზიანის გამომწვევ პირს. გამონაკლის შემთხვევას წარმოადგენს მესამე პირის პასუხისმგებლობა, რომელიც მოსარჩელეს აძლევს შესაძლებლობას, ზიანის ანაზღაურებაზე ედავოს იმ პირს, რომელსაც უშუალოდ არ ჩაუდენია სამართალდარღვევა.²²⁸

აღსანიშნავია, რომ სხვა ქვეყნების სამართალში, მესამე პირის პასუხისმგებლობას დიდი ყურადღება ექცევა. ინგლისში მესამე პირის პასუხისმგებლობა წარმოადგენს ნოვაციას დელიქტურ პასუხისმგებლობაში, რომელმაც თანდათანობით მნიშვნელოვანი დაიკავა ადგილი ინგლისურ სამართალში. ამ დრომდე მესამე პირის პასუხისმგებლობა არ განიხილებოდა, როგორც ცალკე კატეგორია.²²⁹

მესამე პირის პასუხისმგებლობის ერთ-ერთ თვალსაჩინო მაგალითს წარმოადგენს მშობლების პასუხისმგებლობა არასრულწლოვნის მიერ მიყენებული ზიანისთვის. მშობლისთვის მისი შვილის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურების დაკისრება განპირობებულია იმ გარემოებით, რომ ზოგადად, ნებისმიერ მშობელს მოეთხოვება ბავშვზე ზრუნვა და კონტროლი, რათა თავიდან იქნეს აცილებული სხვებისთვის ზიანის მიყენება. აღნიშნული

²²⁶ ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 312.

²²⁷ სუსგ. №ას-864-822-2013, 16.12.2013.

²²⁸ Finch E./Fafinski S., Tort law, Third edition, 2011,71.

²²⁹ Claire M., Third party liability in tort, 2006, 1.

მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც, ბავშვებს მათი ასაკის გამო არ შეუძლიათ მათ მიერ ჩადენილი ქმედების რისკების და პასუხისმგებლობის სრულად განსაზღვრა.²³⁰ კანონის დათქმა მშობლებისთვის სოლიდარული პასუხისმგებლობის დაწესების თაობაზე დაკავშირებულია დაზარალებული პირების ინტერესების დაცვასთან.²³¹

10 წელს მიღწეული არასრულწლოვანი პირის პასუხისმგებლობის დასაკისრებლად უპირველეს ყოვლისა, გათვალისწინებულ უნდა იქნეს მისი მატერიალური მდგომარეობა,²³² კერძოდ, მის მიერ მიყენებული ზიანის ანაზღაურება მშობელს ეკისრება იმ შემთხვევაში, როცა ზიანის მიმყენებელს სათანადო ქონება არ გააჩნია კრედიტორის მოთხოვნის დასაკმაყოფილებლად.

მოქმედი კანონმდებლობით, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება ორივე მშობელს თანაბრად ეკისრება, იმის მიუხედავად, ისინი ერთად ცხოვრობენ თუ ცალ-ცალკე. ეს გამომდინარეობს იქიდან, რომ ცალკე მცხოვრები მშობელიც ვალდებულია ასევე მიიღოს მონაწილეობა ბავშვის აღზრდაში და ამიტომ მან პასუხი უნდა აგოს შვილის ქცევისთვის.²³³ თუმცა, გამონაკლის შემთხვევაში შესაძლოა, რომელიმე მათგანი გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობის ტვირთისგან. ეს ეხება შემთხვევას, როცა ერთ-ერთ ან ორივე მშობელს მშობლის უფლება ჩამოერთვათ სასამართლო გადაწყვეტილებით. ასეთ დროს, მათ მიერ ზიანის ანაზღაურება გამოირიცხება.²³⁴ მშობლის ან მეთვალყურეობაზე ვალდებული სხვა პირების პასუხისმგებლობის გამორიცხვის საფუძველია ასევე ისეთი გარემოების არსებობა, როცა მათ არ შეეძლოთ ზიანის თავიდან აცილება.²³⁵ გარდა ამისა, სასამართლო უფლებამოსილია შეამციროს მშობლის პასუხისმგებლობა, ან სრულიად გამორიცხოს იგი მისი მატერიალური მდგომარეობიდან გამომდინარე. უნდა აღინიშნოს ისიც, რომ მშობელი მუდმივად არაა ვალდებული პასუხი აგოს შვილის მიერ მიყენებული ზიანისთვის. მშობლის დამატებითი პასუხისმგებლობა წყდება ზიანის მიმყენებლის სრულწლოვანების ასაკს მიღწევიდან.²³⁶

²³⁰ Giliker P., *Vicarious Liability in Tort*, 2010, 196.

²³¹ შენგელია რ., ქონებრივი ზიანი და მისი ანაზღაურების ვალდებულება, თბილისი, 1991, 32.

²³² ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 271.

²³³ შენგელია რ., ქონებრივი ზიანი და მისი ანაზღაურების ვალდებულება, თბილისი, 1991, 17.

²³⁴ ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 423.

²³⁵ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 263.

²³⁶ იქვე, 264.

6. სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელი/გამომრიცხველი გარემოებები

როგორც უკვე არაერთხელ აღინიშნა, მომეტებული საფრთხის წყაროს სპეციფიკიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობის სტანდარტი გაცილებით მაღალია, ვიდრე ზიანის მიყენების სხვა შემთხვევებში, თუმცა, მკაცრი პასუხისმგებლობა არ უნდა გავიგოთ ისე, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელი ყოველთვის აგებს პასუხს მიყენებული ზიანისთვის.²³⁷ კანონმდებლობით პირდაპირ არის დადგენილი ის გარემოებები, რომელთა არსებობის შემთხვევაშიც ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობა მცირდება ან სრულიად გამოირიცხება.

6.1. დაუძლეველი ძალა

ქართულ სამართალში მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობის გამომრიცხავ ძირითად საფუძველს წარმოადგენს „დაუძლეველი ძალა“²³⁸. მკაცრ პასუხისმგებლობას ადგილი არ აქვს იმ შემთხვევაში, თუ ზიანი განაპირობა დაუძლეველი ძალის არსებობამ.²³⁹

ქართული სამოქალაქო კოდექსი არ იძლევა დაუძლეველი ძალის განმარტებას და მისი მნიშვნელობით გამოიყენება თანამედროვე სამოქალაქო ბრუნვაში „ფორს-მაჟორული გარემოებანი“.²⁴⁰ შესაბამისად, ზუსტი დეფინიციის არარსებობა გამორიცხავს მოვლენათა numerus clausus-ს პრიციპით დაუძლეველ ძალად კვალიფიცირების შესაძლებლობას. დაუძლეველ ძალასა და ვალდებულების შეუსრულებლობის შეუძლებლობას შორის ურთიერთკავშირი, შესაფასებელი კატეგორიაა და მისი არსებობა ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში

²³⁷ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 30.

²³⁸ წულაძე მ., მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძველები . სამართლის ჟურნალი N1, თბილისი, 2015, 272.

²³⁹ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001, 362.

²⁴⁰ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე., თბილისი, 2001, 371-372.

სუბიექტური და ობიექტური გარემოებების ურთიერთშეჯერების შედეგად უნდა დადგინდეს.²⁴¹

ქართული სამართლის მსგავსად, გერმანულ ცივილისტიკაში, დაუძლეველი ძალა წარმოადგენს პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძველს.²⁴² გერმანული დოქტრინა და სასამართლო პრაქტიკა დაუძლეველ ძალად განმარტავს ბუნების გარეგან ძალას ან მესამე პირთა მოქმედების აუცდენელ შედეგებს, თუნდაც სიფრთხილის ზომების დაცვისას.²⁴³

სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს შექმნილ დაუძლეველ ძალაში იგულისხმება, ვითარება, როდესაც, 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 როდესაც 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.²⁴⁴

საყურადღებოა ის გარემოებაც, რომ სამოქალაქო კანონმდებლობა იცნობს მთელ რიგ შემთხვევებს, როდესაც დაუძლეველი ძალის არსებობის შემთხვევაშიც კი შეიძლება დადგეს მოვალის პასუხისმგებლობის საკითხი.²⁴⁵ აღნიშნულში იგულისხმება საავიაციო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანი, რომლის მფლობელსაც პასუხისმგებლობა ფორს-მაჟორულ ვითარებაში დამდგარი ზიანისთვისაც ეკისრება. საავიაციო ტრანსპორტით ექსპლუატაციის გარდა, სხვა დანარჩენი სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის

²⁴¹ ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016, 453.

²⁴² Knetsch J., Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation, 2018, 163.

²⁴³ ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001, 344.

²⁴⁴ სუსგ. №ას-494-463-2010, 09.11.2010.

²⁴⁵ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე, თბილისი, 2001, 373-374.

შემთხვევაში, კანონი მფლობელს პასუხისმგებლობისგან ათავისუფლებს, თუკი დადგინდება, რომ ზიანის წარმოშობა დაუძლეველმა ძალამ განაპირობა.²⁴⁶

6.2. გადასაზიდი ტვირთის ან მიბარებული ნივთის დაზიანება

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლის მეორე ნაწილის „ა“ და „ბ“ ქვეპუნქტები გამორიცხავს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობას იმ შემთხვევებში, როცა მგზავრს ტვირთი თან მიაქვს. ასეთი დათქმა სავსებით გასაგებია, რადგან მოცემული შემთხვევა ექცევა ამავე მუხლის პირველი ნაწილის მოქმედების სფეროში და მგზავრის ინტერესები დამატებით დაცვას აღარ საჭიროებს.²⁴⁷

პირველ შემთხვევაში, როდესაც ზიანდება ტვირთი, ზიანის ანაზღაურების საკითხი წყდება გადაზიდვის ხელშეკრულების მარეგულირებელი ნორმებით, ხოლო რაც შეეხება მეორე შემთხვევას, მსგავს სიტუაციაში მხარეებს შორის წარმოიშობა მიბარების ურთიერთობა, რაც თავის მხრივ, მიბარების ხელშეკრულების წესებით უნდა მოწესრიგდეს.²⁴⁸

6.3. უნებართვო გამოყენება

სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობის გამომრიცხველ კიდევ ერთ გარემოებას წარმოადგენს მოსარგებლის მიერ სატრანსპორტო საშუალების უნებართვო გამოყენება.

კანონმდებლობით პირდაპირ არის დადგენილი, რომ პირი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალებას მფლობელის ნებართვის გარეშე იყენებს, ვალდებულია მფლობელის ნაცვლად ანაზღაუროს მიყენებული ზიანი.²⁴⁹ როგორც ზემოთ აღვნიშნეთ, აღნიშნულში იგულისხმება გარემოება, როდესაც სატრანსპორტო საშუალებას მოსარგებლე იყენებს მფლობელის ნებართვის გარეშე. მაგალითად, თუ ადგილი ჰქონდა სატრანსპორტო საშუალების გატაცებას.

²⁴⁶ წულაძე მ., მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები . სამართლის ჟურნალი N1, თბილისი, 2015, 276.

²⁴⁷ ცინცაძე რ., პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს წარმოშობილი ზიანისათვის, ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“, № 2(4), 2011, 91.

²⁴⁸ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 407.

²⁴⁹ იქვე, 409.

6.4. დაზარალებულის ბრალი, როგორც მფლობელის პასუხისმგებლობისგან სრულად გათავისუფლების საფუძველი ან პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელი გარემოება

საზოგადოებრივ ურთიერთობებში ხშირია შემთხვევა, როდესაც ზიანის დადგომაში ურთიერთობის ყველა მხარის ბრალი იკვეთება.²⁵⁰ თანაბრალეულობის გათვალისწინება მნიშვნელოვანია, რამდენადაც იგი ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობას ამცირებს, ან კიდევ შესაძლოა სრულად გამორიცხოს.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი არაფერს ამბობს დაზარალებულის ბრალით გამოწვეული ზიანის გამო ზიანის მიმყენებლის პასუხისმგებლობის გათავისუფლებაზე, თუმცა, საჰაერო კოდექსის 77-ე მუხლის თანახმად, თუ გადამყვან-გადამზიდველი დაამტკიცებს, რომ მგზავრის გარდაცვალება ან ჯანმრთელობის სხვადასხვაგვარი მოშლა გამოწვეულია თვით დაზარალებულის მიზეზით, იგი თავისუფლდება პასუხისმგებლობისგან.²⁵¹ აღნიშნულის მთავარ წინაპირობას წარმოადგენს ის, რომ ზიანის განმაპირობებელი, დამზიანებლის გარდა, უნდა იყოს თავად დაზარალებულის მოქმედება ან უმოქმედობა.²⁵²

საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში აღნიშნა, რომ, მართალია, სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი განსაზღვრავს ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის ფორმას, მაგრამ აღნიშნული გარემოება არ ნიშნავს, რომ დაზარალებულის ბრალი საერთოდ არ მიიღება მხედველობაში.²⁵³

აღსანიშნავია, რომ მიუხედავად საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში სათანადო ნორმის არარსებობისა, პრაქტიკაში სასამართლო აღნიშნულ საკითხს მნიშვნელობას ანიჭებს. მაგალითად, ერთ-ერთ სასამართლო გადაწყვეტილებაში სასამართლომ განმარტა, რომ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის დაკისრებისას უნდა გამოირიცხოს დაზარალებულის ბრალიც. აღნიშნულ გადაწყვეტილებაში დაფიქსირებულ მსჯელობაში სასამართლომ მიუთითა, რომ დელიქტური ვალდებულებების

²⁵⁰ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014, 681.

²⁵¹ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 409.

²⁵² რუსიაშვილი გ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინ კომენტარები, 03.10.2017 წ. www.gccc.ge, 01.06.2019, მუხლი 415, ველი 12.

²⁵³ სუსგ. №ას-1657-1554-2012, 10.10.2013.

მომწესრიგებელი ნორმები არ ითვალისწინებს შემხვედრი ბრალის საკითხს. თუმცა, სასამართლომ მიუთითა საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 326-ე მუხლზე, რომელიც ეხება სახელშეკრულებო ვალდებულებათა შესახებ წესების გამოყენებას არასახელშეკრულებო ვალდებულებათა მიმართ და რომელიც განმარტავს, რომ ის წესები, რომელიც დადგენილია სახელშეკრულებო ვალდებულების შესახებ, გამოიყენება ასევე არასახელშეკრულებო ვალდებულებათა მიმართ, თუკი ვალდებულების ხასიათიდან სხვა რამ არ გამომდინარეობს. შესაბამისად, სასამართლომ სწორად მიიჩნია ზიანის ანაზღაურებისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრების დროს სსკ-ის 415-ის გათვალისწინება.²⁵⁴

საგულისხმოა, რომ შერეული ბრალის პრინციპი ძალაშია მაშინაც, როდესაც დაზარალებული არაფერს აკეთებს ზიანის თავიდან ასაცილებლად ან შესამცირებლად.²⁵⁵ სსკ-ის 415-ე მუხლი ეხება ისეთ შემთხვევას, როცა ზიანი წარმოადგენს როგორც მოვალის, ისე დაზარალებულის ერთობლივი მოქმედების შედეგს.²⁵⁶ სსკ-ის 415-ე მუხლი ზოგადი ნორმას წარმოადგენს და ვრცელდება დელიქტური ვალდებულების დროს ზიანის ანაზღაურების ოდენობის განსაზღვრაზე.²⁵⁷ მსგავს შემთხვევას ჰქონდა ადგილი ერთ-ერთ სასამართლო გადაწყვეტილებაში, სადაც სასამართლომ იმსჯელა დაზარალებულების ბრალეულობის საკითხზე და განმარტა, რომ იმ შემთხვევაში, თუ ზიანის დადგომა გამოწვეულია დაზარალებულის ბრალეული ქმედებითაც, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე და 415-ე მუხლები ერთობლივად უნდა იქნეს გამოყენებული. ამის გათვალისწინებით, სასამართლომ განმარტა, რომ, ვინაიდან, მოცემულ შემთხვევაში ორივე მხარის ბრალი იკვეთებოდა, დასაკისრებელი კომპენსაციის ოდენობები, რომელიც მოიცავდა მოსარჩელის მიერ როგორც მატერიალური, ისე მორალური ზიანის

²⁵⁴ სუსგ. №ას-494-463-2010, 09.11.2010.

²⁵⁵ ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელშეკრულებო სამართალი, თბილისი, 2014, 681.

²⁵⁶ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე, თბილისი, 2001, 481.

²⁵⁷ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 30.

ანაზღაურების ასპექტს, უნდა განსაზღვრულიყო ზიანის დადგომაში მხარეთა ბრალის მოცულობის გათვალისწინებით.²⁵⁸

სსკ-ის 415-ე მუხლის მიზანია დაზარალებულის და დამზიანებლის თანაბარ მდგომარეობაში ჩაყენება მაშინ, როცა ორივეს ქმედებამ უმოქმედობამ გამოიწვია ზიანი. იგი აწესრიგებს იმ წინაპირობებს, რომელთა არსებობის შემთხვევაშიც უნდა მოხდეს დაზარალებულის წვლილის გათვალისწინება და არეგულირებს ასევე მისგან გამომდინარე სამართლებრივ შედეგებს.²⁵⁹

პრობლემურია დაზარალებულის თანაბრალეულობის გათვალისწინება იმ შემთხვევებში, როდესაც დამზიანებელი მიყენებული ზიანისათვის ბრალისგან დამოუკიდებლად აგებს პასუხს. სწორედ ამ ტიპის პასუხისგების მაგალითს წარმოადგენს საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 999-ე მუხლი. მოცემულ შემთხვევაში აუცილებელია საფრთხის წყაროსათვის პასუხისგების პრინციპების ანალოგიით გამოყენება, რის საფუძველზეც, დაზარალებულსაც, გამონაკლისის სახით, თანაბრალეულობისგან დამოუკიდებლად შეეცხება მისთვის მიყენებული ზიანი.²⁶⁰

გერმანულ სამართალში სსკ-ის 415-ე მუხლის ანალოგს წარმოადგენს გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის § 254, რომელიც ითვალისწინებს დაზარალებულის მიერ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებას იმ შემთხვევაში, როცა მისმა ბრალეულმა ქმედებამ შეუწყო ხელი ზიანის დადგომას.²⁶¹ მნიშვნელოვანია, რომ მხედველობაში მიიღება არამხოლოდ დაზარალებული მხარის ბრალი ზიანის გამოწვევაში, არამედ მისი უმოქმედობაც, რომელსაც შეეძლო ზიანის შემცირება. აღნიშნული მხედველობაში მიიღება ზიანის ანაზღაურების ოდენობის განსაზღვრის დროსაც. აღსანიშნავია, რომ ასეთ დროს კანონმდებელი მოსამართლეს უტოვებს თავისუფლებას განსაზღვროს ზიანის ოდენობა, რომელიც დამოკიდებულია თითოეული შემთხვევის ფაქტობრივ გარემოებებზე.²⁶² ამასთან, გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის 254-ე პარაგრაფი დასაშვებად მიიჩნევს დაზარალებული პირის ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის

²⁵⁸ სუსგ №ას-95-90-2013, 14.06.2013.

²⁵⁹ რუსიაშილი გ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინ კომენტარები, 03.10.2017 წ. www.gccc.ge, 01.06.2019, მუხლი 415, ველი 1.

²⁶⁰ BGH NJW 2007, 3122, მითითებულია: რუსიაშილი გ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინ კომენტარები, 03.10.2017 წ. www.gccc.ge, 01.06.2019, მუხლი 415, ველი 3.

²⁶¹ კროპკოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, 136.

²⁶² Markesinis B.S./Unberath H., The German Law of Torts, A Comparative Treatise, 2002, 110.

უფლების გამორიცხვას, თუ დაზარალებულის ბრალეულობა გადაწონის ზიანის მიმყენებლის პირის ბრალეულობას.²⁶³

გარდა ზემოაღნიშნულისა, ზიანის მიმყენებელი პასუხისმგებლობისგან შეიძლება გათავისუფლდეს, თუ ზიანის დადგომა გამოწვეულია დაზარალებულის განზრახვით.²⁶⁴

დაზარალებულის განზრახვა, რომელიც მიმართულია ზიანის წარმოშობისკენ, გამორიცხავს ზიანის მიმყენებლის ვალდებულებას, ანაზღაუროს ზიანი. თუ სახეზეა უხეში გაუფრთხილებლობა, ამ შემთხვევაში კომპენსაციის ოდენობა უნდა შემცირდეს, ან შეიძლება დაზარალებულს საერთოდ უარი ეთქვას ზიანის ანაზღაურებაზე.²⁶⁵

აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ ქართული სამოქალაქო კოდექსი არ შეიცავს დანაწესს აღნიშნულთან დაკავშირებით. მსგავსს ნორმას არ ვხვდებით არც გერმანიის სამოქალაქო კოდექსში. თუმცა, განსხვავებით ქართული და გერმანული კანონმდებლობისა, რუსეთის ფედერაციის 1079-ე მუხლი სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს ათავისუფლებს პასუხისმგებლობისგან, თუ ზიანი გამოწვეული იყო დაზარალებულის განზრახვის შედეგად.

6.5. მესამე პირის ბრალი

მესამე პირის ბრალეულმა ქმედებამ ისევე შეიძლება გამოიწვიოს ზიანის დადგომა, როგორც დაზარალებულის ბრალეულობის შემთხვევაში იქნებოდა შესაძლებელი. შესაბამისად, ასეთ შემთხვევაში ნივთის მფლობელის პასუხისმგებლობა ისევე უნდა გამოირიცხოს ან შემცირდეს, როგორც ეს დაზარალებულის ბრალის დადასტურების პირობებში ხდება.²⁶⁶ თუმცა, მესამე პირის ბრალის საკითხი ქართულ კანონმდებლობაში ზუსტად არ არის მოწესრიგებული. მესამე პირის ბრალად შეიძლება ჩაითვალოს 999-ე მუხლის

²⁶³ კროპკოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, 136.

²⁶⁴ საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011, 30.

²⁶⁵ ჩიკვაშვილი შ. დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები. თბილისი, 2003, 187.

²⁶⁶ წულაძე მ., მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები. სამართლის ჟურნალი N1, თბილისი, 2015, 295.

მეოთხე ნაწილის პირველი და მეორე წინადადება, რომელიც ეხება სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას მფლობელის ნებართვის გარეშე.

საყურადღებოა, რომ ფრანგულ სამართალში სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობის გათავისუფლების ერთ-ერთ საფუძვლად სწორედ მესამე პირის ბრალის არის მიჩნეული.²⁶⁷

7. სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის მოთხოვნის ხანდაზმულობის ვადა

სასარჩელო ხანდაზმულობა წარმოადგენს კანონით დადგენილ ვადას დარღვეული უფლების დასაცავად.²⁶⁸ დარღვეული უფლებების დაცვასთან დაკავშირებით კანონმდებლობა ყოველთვის იმპერატიულად განსაზღვრავს იმ ვადას, რომლის განმავლობაშიც მოთხოვნის უფლების მფლობელს შეუძლია მოთხოვნა დააყენოს.²⁶⁹

დელიქტით გამოწვეული ზიანის მიყენების შემთხვევაში, დადგენილია ხანდაზმულობის სპეციალური ვადა, რომლის დაწყებაც ორ გარემოებას უკავშირდება,²⁷⁰ კერძოდ, მოთხოვნის ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადის დაწყება დაკავშირებულია იმ მომენტთან, როდესაც დაზარალებულისთვის ცნობილი გახდა ზიანის ან ზიანის ანაზღაურებაზე ვალდებული პირის შესახებ.²⁷¹

ხანდაზმულობის ზოგადი ნორმის ანალოგი გერმანიის სამოქალაქო კოდექსში 194-ე პარაგრაფია. აღსანიშნავია, რომ ქართული კანონმდებლობის მსგავსად, გერმანიის სამოქალაქო კოდექსითაც დელიქტურ ვალდებულებებთან დაკავშირებით ხანდაზმულობის სამწლიანი ვადაა დადგენილი.²⁷²

²⁶⁷ წულაძე მ., მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები . სამართლის ჟურნალი N1, თბილისი, 2015, 295.

²⁶⁸ ზოიძე ბ., ქონებრივი პასუხისმგებლობა ვალდებულებათა დარღვევისთვის, თბილისი, 1989, 72.

²⁶⁹ ათაბეგაშვილი დ., სახელმეკრულებო მოთხოვნის ხანდაზმულობა და მისი ადგილი სასამართლო პრაქტიკაში. ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N4(43)'14, 2014, 119.

²⁷⁰ ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999, 262.

²⁷¹ ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ.(რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001, 429.

²⁷² კროპკოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, 95.

დასკვნა

ნაშრომში განხილული საკითხების ანალიზმა კიდევ ერთხელ ცხადყო, რომ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების პრობლემა საკმაოდ აქტიურად დგას დღის წესრიგში. საკითხის ანალიზის შედეგად გამოვლინდა ეროვნული კანონმდებლობის მრავალი ხარვეზი.

საქართველოს კანონმდებლობა დასახვეწია სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით, ვინაიდან, მოქმედი სამართლის ნორმები, სამწუხაროდ, ხშირად ვერ უზრუნველყოფენ დაზარალებულის უფლებების დაცვას და, დარღვეული უფლებების შემთხვევაში, სათანადო ზიანის ანაზღაურებას.

პრობლემურია აგრეთვე ზიანის ანაზღაურებაზე პასუხისმგებელი პირის განსაზღვრა. ზოგიერთ შემთხვევაში კანონმდებლობით არასწორად ხდება პასუხისმგებლობის განაწილება. კერძოდ, უსამართლოა იმ მფლობელისთვის პასუხისმგებლობის დაკისრება, ვინც ყველა წინდახედულ ზომას იღებს მომეტებული საფრთხის წყაროთი სარგებლობის დროს, თუმცა, ზიანი დგება მის მიერ სხვა პირისთვის მართლზომიერ მფლობელობაში გადაცემული სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად. აღნიშნულ შემთხვევაში, მხოლოდ ის არგუმენტი, რომ სატრანსპორტო საშუალება ზიანის მიმცენებელს მფლობელისგან გადაეცა მართლზომიერ მფლობელობაში, არ არის საკმარისი მფლობელისთვის პასუხისმგებლობის დასაკისრებლად. მსგავს შემთხვევებში, უფრო სწორია ყურადღება მიექცეს სამართლებრივი ურთიერთობის მიზანსაც და არა მხოლოდ მის ბუნებას.

გარდა ზემოაღნიშნულისა, უმთავრესი პრობლემა მდგომარეობს ნორმის ფორმულირებაში. კანონის ნორმა, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურებას აწესრიგებს, არ აკმაყოფილებს ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს მიერ დადგენილ მოთხოვნას, კერძოდ, კანონის განჭვრეტადობას. აღნიშნული მნიშვნელოვანია იმდენად, რამდენადაც კანონის უზენაესობაზე დაფუძნებული, დემოკრატიული და სამართლებრივი სახელმწიფოს უმთავრეს ელემენტს სწორედ კანონის განჭვრეტადობა წარმოადგენს. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლო ცალსახად მიუთითებს იმაზე, რომ კანონმდებელი ვალდებულია ნორმა ცხადად, გარკვევით და არაორაზროვნად ჩამოაყალიბოს. ევროსასამართლოს მიერ დადგენილი მოთხოვნა იმასთან დაკავშირებით, რომ

კანონმდებლობა ისე უნდა იყოს მოწესრიგებული, რომ პირმა იცოდეს, თუ რა შედეგი შეიძლება მოჰყვეს მის მიერ დარღვეული უფლებების აღსადგენად დაწყებულ დავას, არ არის დაცული. პრობლემა ეხება თუნდაც სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის დადგენას, რომელიც კანონით ზუსტად არ არის გაწერილი. კერძოდ, კანონმდებლობით დასაზუსტებელია, რა სახის მფლობელობა მოიაზრება ნორმის დანაწესის ქვეშ.

გარდა იმისა, რომ კანონის ნორმა აღნიშნულ საკითხზე არაა ზუსტად ჩამოყალიბებული, ვითარებას უფრო მეტად ამძიმებს ის, რომ კანონის ისედაც ბუნდოვან ნორმას სასამართლოში კიდევ უფრო სხვადასხვაგვარად განმარტავენ, რაც იწვევს არაერთგვაროვანი სასამართლო პრაქტიკის ჩამოყალიბებას. ეს უკანასკნელი კი საგრძნობლად ართულებს მდგომარეობას. როგორც ნაშრომში განხილულმა სასამართლო პრაქტიკის ანალიზმა ცხადყო, ხშირ შემთხვევაში, მსგავს და იდენტურ საქმეებზეც კი განსხვავდება როგორც სხვადასხვა ინსტანციის, ასევე ერთი და იმავე ინსტანციის სასამართლოს მიერ მიღებული გადაწყვეტილებები. აღნიშნული პრობლემურია იქიდან გამომდინარე, რომ ეს ფაქტი დაზარალებულებს უთანასწორო მდგომარეობაში აყენებს.

შესაბამისად, მნიშვნელოვანია წინაპირობების კანონმდებლობით ზუსტად განსაზღვრა და იმის დადგენა, თუ რისი მოთხოვნის უფლება აქვს დაზარალებულს და რა უფლებებით სარგებლობს იგი ამ მოთხოვნის ფარგლებში. არაერთგვაროვანი გადაწყვეტილებების მიღების შედეგად დადგენილი არაერთგვაროვანი პრაქტიკა კი შედეგად იწვევს იმას, რომ სასამართლო სისტემის მიმართ ნდობის ხარისხი ძალიან დაბალია. ყოველივე ზემოაღნიშნული კი საფრთხეს უქმნის სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობას და უსაფრთხოებას. გარდა ამისა, ერთგვაროვანი პრაქტიკის დამკვიდრება მნიშვნელოვანია, რადგან მხოლოდ საკანონმდებლო ნორმების დონეზე საკითხის მოწესრიგება ვერ დაარეგულირებს მითითებულ საკითხს ზუსტად და ამომწურავად.

აქედან გამომდინარე, აუცილებელია ისეთი საკანონმდებლო ბაზის შექმნა, რომელიც უზრუნველყოფს ისეთი ფუნდამენტური უფლებების დაცვას, როგორცაა ადამიანის სიცოცხლე, ჯანმრთელობა და მის საკუთრებაში არსებული ქონება. აღნიშნული კი თავის მხრივ განაპირობებს დელიქტური პასუხისმგებლობის იმ მიზნის მიღწევას, რომელიც დარღვეული უფლებების შემთხვევაში დაზარალებულისთვის სათანადო ზიანის ანაზღაურებაში მდგომარეობს.

ბიბლიოგრაფია

ნორმატიული მასალა:

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი.
2. საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი.
3. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი.
4. საქართველოს კანონი საგზაო მოძრაობის შესახებ.
5. საქართველოს სარკინიგზო კოდექსი.
6. საქართველოს საჰაერო კოდექსი.
7. საქართველოს საზღვაო კოდექსი.

სამეცნიერო ლიტერატურა:

1. ათაბეგაშვილი დ., სახელშეკრულებო მოთხოვნის ხანდაზმულობა და მისი ადგილი სასამართლო პრაქტიკაში. ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N4(43)'14, 2014.
2. ამილახვარი თ., „მტკიცების ტვირთი საერთო სამართლის ქვეყნებში“, მტკიცებითი სამართლის აქტუალური საკითხები, ნუნუ კვანტალიანის რედაქტორობით, თბილისი, 2016.
3. ასათაშვილი გ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურება, „სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი“, 2012.
4. ახვლედიანი ზ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 1999.
5. ბიოლინგი ჰ./ლუთრინგჰაუსი პ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეული მოთხოვნის საფუძვლების სისტემური ანალიზი ბრემენი- თბილისი, 2004-2009, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ცალკეულ მოთხოვნათა საფუძვლების ჩამონათვალი, თბილისი, 2009.
6. ბიჭია მ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების რამდენიმე ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, №3 (51), თბილისი, 2016.
7. ბიჭია მ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016.
8. გაბიჩვაძე შ., საჰაერო ტრანსპორტით გადამყვან-გადამზიდველის სამოქალაქო პასუხისმგებლობისა და პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლების საფუძვლები საქართველოს კანონმდებლობის მიხედვით, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ №3, 2012.
9. გაგუა ი., „მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო საპროცესო სამართალში“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2012.

10. დოლიძე ნ., არაქონებრივი ზიანის ანაზღაურების პრობლემა და საფუძვლები, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, თბილისი, 2016.
11. ზარანდია თ., ნივთის მფლობელი ივარაუდება მესაკუთრედ - პრეზუმფციის გამოყენების წინაპირობები და გამონაკლისები, აკაკი ლაბარტყავას 80 წლისადმი მიძღვნილი საიუბილეო კრებული (რედაქტორი ლ. ჭანტურია) თბილისი, 2013.
12. ზოიძე ბ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის სისტემა, ჟურნალი „ქართული სამართლის მიმოხილვა“. 1998, 1 კვარტალი.
13. ზოიძე ბ., ქონებრივი პასუხისმგებლობა ვალდებულებათა დარღვევისთვის, თბილისი, 1989.
14. ზოიძე ბ., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა სამოქალაქო სამართალში. ქართული სამართლის ისტორიის საკითხები, თბილისი, 1986.
15. ზოიძე თ., „წუნდებული პროდუქტით მიყენებული ზიანის ანაზღაურება“, სადისერტაციო ნაშრომი, თბილისი, 2015.
16. თოდუა მ./ვილემსი ჰ., ვალდებულებითი სამართალი, თბილისი, 2006.
17. თოფჩიშვილი მ., მორალური ზიანის ანაზღაურება ახალი სამოქალაქო კოდექსის მიხედვით, ჟურნალი „ადამიანი და კონსტიტუცია“, N1, 1999.
18. კვინიკაძე ქ./ჩხაიძე გ., მტკიცების ტვირთი სამოქალაქო პროცესში და მისი სუბიექტები - მოსარჩელე, მოპასუხე, მესამე პირები. ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“ N1(44)'15, 2015.
19. კროპკოლერი ი., გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი. სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014.
20. ლილუაშვილი თ./ხრუსტალი ვ., საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის კომენტარი, მეორე გამოცემა, თბილისი, 2007.
21. ლუთრინგჰაუსი პ., დელიქტური სამართალი (მოკლე კონსპექტები), თბილისი, 2011.
22. მარიამიძე გ., დელიქტური ვალდებულებანი, ზიანის ანაზღაურება საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 992-ე მუხლის მიხედვით, თბილისი, 2011.
23. მაჭარაშვილი ო., დელიქტები საერთაშორისო კერძო სამართალში, ჟურნალი „ალმანახი“ №15, 2000.
24. ნაცვალაძე ა., ავტოსატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის თავისებურებანი, გრიგოლ რობაქიძის სახელობის უნივერსიტეტი. აკადემიური მაცნე. სამართალი N4, თბილისი, 2015.
25. რუსიაშვილი გ./ევნატაშვილი დ., კაზუსები კანონისმიერ ვალდებულებით სამართალში, თბილისი, 2016.

26. საქართველოს უზენაეს სასამართლოში მოსამართლეთა რეგულარული შეხვედრების შედეგად სამოქალაქო და ადმინისტრაციული სამართლის სფეროში შემუშავებული რეკომენდაციები და სამოქალაქო სამართლის საკითხებზე საქართველოს უზენაესი სასამართლოს ერთგვაროვანი პრაქტიკა, თბილისი, 2011.
27. სუხიტაშვილი თ./სუხიტაშვილი დ., სახელმეკრულებო და დელიქტური პასუხისმგებლობის სარჩელების კონკურენცია, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი #3(30), 2011.
28. სუხიტაშვილი თ., პასუხისმგებლობა საკუთარი და მესამე პირის მოქმედებისთვის, ჟურნალი „მართლმსაჯულება და კანონი“, N2(33)12.
29. ქოჩაშვილი ქ., ბრალი, როგორც სამოქალაქო სამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა. სამართლის ჟურნალი N1, 2009.
30. შენგელია რ., ქონებრივი ზიანი და მისი ანაზღაურების ვალდებულება, თბილისი, 1991.
31. ჩიკვაშვილი შ., დელიქტური ვალდებულებები სამოქალაქო სამართალში. კრებული - სახელმწიფოსა და სამართლის აქტუალური პრობლემები, თბილისი, 2003.
32. ჩიკვაშვილი შ., პასუხისმგებლობა მორალური ზიანისთვის, თბილისი, 2003.
33. ჩიტოშვილი თ., დელიქტი და დელიქტურ ვალდებულებათა ზოგიერთი სამართლებრივი ასპექტი, ჟურნალი „მართლმსაჯულება“, N1, 2008.
34. ჩხიკვაძე ი., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა და მომეტებული საფრთხის წყაროთი გამოწვეული ზიანის ანაზღაურება დელიქტურ ვალდებულებებში, ჟურნალი „თემიდა“ № 3(5), 2009.
35. ცვაიგერტი კ./კოტცი ჰ., შედარებითი სამართალმცოდნეობის შესავალი კერძო სამართლის სფეროში, ტომი მე-2, თარგმანი რუსული გამოცემიდან ე. სუმბათაშვილისა, ქართული გამოცემის მეცნიერული რედაქტორი და ბოლო თქმის ავტორი, ნინიძე თ., თბილისი, 2001.
36. ცინცაძე რ., პასუხისმგებლობა სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის დროს წარმოშობილი ზიანისათვის, ჟურნალი „მეცნიერება და ცხოვრება“, № 2(4), 2011.
37. ძლიერიშვილი ზ., სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება, სტუდენტური სამართლებრივი ჟურნალი, 2012.
38. ძლიერიშვილი ზ., მომეტებული საფრთხის წყაროთი მიყენებული ზიანის ანაზღაურება სსკ-ის 999-ე მუხლის მაგალითზე, ჟურნალი ადვოკატი № 2/2013.

39. ძლიერიშვილი ზ./ცერცვაძე გ./რობაქიძე ი./სვანაძე გ./ცერცვაძე ლ./ჯანაშია ლ., სახელმწიფო სამართალი, თბილისი, 2014.
40. ძლიერიშვილი ზ., ქონების საკუთრებაში გადაცემის ხელშეკრულებათა სამართლებრივი ბუნება. თბილისი, 2010.
41. წიქარიშვილი კ., ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობა ინგლისურ-ამერიკულ სისხლის სამართალში, სამართლებრივი ანომალია თუ რეგულირების ეფექტიანი მექანიზმი, ჟურნალი „სამართალი“ N1, 2000.
42. წულაძე მ., მომეტებული საფრთხის წყაროს მფლობელის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძვლები. სამართლის ჟურნალი N1, თბილისი, 2015.
43. ჭანტურია ლ., შესავალი საქართველოს სამოქალაქო სამართლის ზოგად ნაწილში, თბილისი, 1997.
44. ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე., თბილისი, 2001.
45. ჭანტურია ლ./ზოიძე ბ./ნინიძე თ./შენგელია რ./ხეცურიანი ჯ. (რედ.), საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მეოთხე, ტომი მეორე, თბილისი, 2001.
46. ჭეჭელაშვილი ზ., სახელმწიფო სამართალი, (მეორე გადამუშავებული გამოცემა), თბილისი, 2014.
47. ხარაზი ი./კვინიკაძე ქ., კანონისმიერი ვალდებულებითი ურთიერთობები, თბილისი, 2016.
48. ჰენშელი ს., სამოქალაქო კაზუსების დამუშავების მეთოდთა, თბილისი, 2009.
49. Claire M., Third party liability in tort, 2006.
50. Coocke J., Law Of Tort, Twelfth Edition, 2015.
51. Finch E./Fafinski S., Tort law, Third edition, 2011.
52. Hyslop E., European causation in Tort Law: a Comparative Study with emphasis on Medical Law in the United Kingdom, Germany and France and Luxembourg, 2015.
53. Kionka E. J., Torts, Second Edition, 1993.
54. Giliker P., Vicarious Liability in Tort, 2010.
55. Harpwood V., Principles of Tort Law, Fourth Edition, 2000.
56. Jörg F., The culture of German Tort Law, Journal of European Tort Law, 2012 (3).
57. Knetsch J., Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation, 2018.
58. Koziol H., Basic Questions of Tort Law from a Comparative Perspective, 2015.

59. Magnus U., Damages for Non-Pecuniary Loss in German Contract and Tort Law, The Chinese Journal Of Comparative Law, 2015.
60. Magnus U., The Reform of German Tort Law, 2003.
61. Markesinis B.S./Unberath H., The German Law of Torts, A Comparative Treatise, 2002.
62. Owen R., Essential Tort Law, Third Edition, 2000.
63. Perfezionanda A./Wünsch S., Non-pecuniary damages in the age of personality rights, 2008-2009.
64. Quinn F., Tort Law, 2012.
65. Stuhmcke A., Essential Tort Law, Second Edition, 2001.
66. Van Dam C., European Tort Law, Second Edition, 2013.
67. Von Bar C./Drobnig U., The Interaction of Contract Law and Tort and Property Law in Europe, A Comparative Study, 2004.
68. Wagner G., Tort Liability And Insurance: German report, 2006.

ინტერნეტ წყაროები:

1. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის ონლაინ კომენტარები, www.gccc.ge.
2. <https://advance.lexis.com>.
3. <http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/no-fault+liability>.
4. Lahe J., Forms of Liability in the Law of Delict: Fault-Based Liability and Liability without Fault, <https://juridicainternational.eu/index.php?id=12617>.

სასამართლო გადაწყვეტილებები/განჩინებები:

1. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის განჩინება №ას-104-797-03, 19.09.2003.
2. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება №ას-290-612-09, 28.07.2009.
3. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-254-239-2010, 20.07.2010.
4. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-494-463-2010, 09.11.2010.
5. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის განჩინება №ას-333-661-05, 21.07.2005.

6. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-39-38-10, 15.07.2010.
7. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-864-822-2013, 16.12.2013.
8. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-980-938-2013, 03.02.2014.
9. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-87-83-2014, 21.07.2014.
10. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება №ას-1657-1554-2012, 10.10.2013.
11. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-81-71-2011, 18.04.2011.
12. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის განჩინება №ას-860-1132-05, 30.03.2006.
13. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება №ას-167-163-2016, 01.07.2016.
14. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის განჩინება №ას-342-694-07, 10.10.2007.
15. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო, სამეწარმეო და გაკოტრების საქმეთა პალატის განჩინება №ას-509-893-06, 30.03.2007.
16. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-95-90-2013, 14.06.2013
17. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-504-481-2016, 30.09.2016.
18. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-321-304-2017, 19.05.2017.
19. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №ას-465-433-2017, 30.06.2017.
20. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №2ბ/4053-14, 04.11.2014.
21. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის გადაწყვეტილება №2ბ/2465-09, 05.11.2010.
22. თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატის განჩინება №2ბ/2237-13, 05.07.2013.
23. Brown-Miller Company v. Howell, Supreme Court of Mississippi, 02.05.1995.

24. BGHZ 127, 186. 11.10.1994.

25. Anterola v. Mazza, United States District Court for the Eastern District of Pennsylvania, 11.05.2012.

26. Lind v. United States, United States District Court for the District of Arizona, 22.09.2017.