

# ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობის ზოგადი მიმოხილვა გერმანული და ქართული სამართლის მიხედვით

ასოც. პროფ. დოქ. გიორგი რუსიაშვილი  
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

უღრის ჰაგენლოხი  
დრეზდენის უმაღლესი სამხარეო სასამართლოს ყოფილი თავმჯდომარე

## I. სამართლებრივი რეგულაციები გერმანიაში/ზოგადი მიმოხილვა

ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობის ცენტრალური დანაწესია (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის (StVG) მე-7 პარაგრაფი, რომელიც შემდეგნაირად არის ფორმულირებული:

§ 7 მფლობელის პასუხისმგებლობა, მართვის მონშობის გარეშე ექსპლუატაცია

(1) თუ ავტომობილის ექსპლუატაცია გამოიწვევს ადამიანის სიკვდილს, სხეულის ან ჯანმრთელობის დაზიანებას, ავტომობილის მფლობელი ვალდებულია დაზარალებულს აუნაზღაუროს მიყენებული ზიანი.

(2) ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება გამორიცხულია, თუ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამომწვეულია დაუძლეველი ძალით.

(3) თუ ვინმე სარგებლობს ავტომობილით, მფლობელის ცოდნისა და ნების გარეშე, ის ვალდებულია მფლობელის მაგივრად აანაზღაუროს ზიანი; მფლობელი ვალდებულია მოსარგებლესთან ერთად აანაზღაუროს ზიანი, თუ ავტომობილის გამოყენება შესაძლებელი გახდა მისი ბრალეული ქმედების გამო. 1-ლი ნაწილი

არ გამოიყენება, თუ მოსარგებლე ავტომობილის მფლობელმა ჩართო ავტომობილის ექსპლუატაციაში ან თუ მას ავტომობილი მფლობელმა გადასცა.

გამონაკლისის სახით, ეს ნორმა არ ვრცელდება აღნიშნული კანონის მე-8 პარაგრაფში ჩამოთვლილ ნივთებსა და იმ პირებზე, რომლებიც ჩართულნი არიან ავტომობილის ექსპლუატაციაში, ასევე იმ არაავტონომიურ სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომელთა მაქსიმალური სიჩქარე არის 20 კმ/სთ. მძღოლი (რომელიც არ არის ამავდროულად ავტომობილის მფლობელი) პასუხისმგებელია ისე, როგორც ავტომობილის მფლობელი, კანონის მე-18 პარაგრაფის შესაბამისად, თუ ის ვერ ახერხებს ექსკულპაციას (თავის გამართლებას).

თუ სახეზეა საფრთხის გამომწვევისათვის პასუხისმგებლობის წინაპირობები, მისი ეფექტი არ შემოიფარგლება მხოლოდ მოთხოვნის დაფუძნებით. ამის საპირისპიროდ, მისი მოქმედება ვრცელდება, ასევე, მონაწილეთა მიერ ავარიის შემთხვევაში (Abwägung der Verursachungsbeiträge). სხვაგვარად რომ ვთქვათ: ავარიაში მონაწილეთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, მასში შეტანილ წვლილთა შენონვის მიხედვით,

წვლილი, რომელიც შეერაცხება თითოეულს, უკვე საფრთხის შექმნით [ავტომობილის ექსპლუატაციით] უნდა ჩაითვალოს განპირობებული/შეტანილად.

ამიტომაც, გერმანიაში საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი შეიცავს რეგულაციებს, არა მხოლოდ პასუხისმგებლობის საფუძველთან, არამედ, კაუზალურ წვლილთა უერთიერთშეწონვის საფუძველზე, მონაწილეთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრასთან დაკავშირებით.

ეს ნორმები ძირეულად ანაცვლებს გსკ-ის იმ ზოგად რეგულაციებს, რომლებიც რეგულირების საგნის მიხედვით იდენტურ შემთხვევებს ეხება, განსაკუთრებით კი, თანაბრალეულობასთან დაკავშირებულ ნორმას (გსკ-ის 254-ე პარაგრაფი). თუმცა, ეს ზოგადი რეგულაციები უცვლელად მოქმედებს სხვა მოთხოვნების შემთხვევაში (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-16 პარაგრაფი).

ამ მხრივ განსაკუთრებული მნიშვნელობა აქვს შემდეგ ნორმას:

**§ 17 ზიანის მიყენება რამდენიმე ავტომობილის ჩართულობით**

(1) თუ ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევია რამდენიმე ავტომობილი და თუ მასში მონაწილე მფლობელები კანონის ძალით ვალდებული არიან აუნაზღაურონ ზიანი მესამე პირებს, ავტომობილის მფლობელების ერთმანეთის მიმართ პასუხისმგებლობის საკითხი და ზიანის ანაზღაურების ფარგლები დამოკიდებულია გარემოებებზე, კერძოდ, იმაზე, თუ რა წვლილი მიუძღვის თითოეულს ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევაში.

(2) თუ ზიანი მიაღდა ავტომობილის ერთ-ერთ მფლობელს, 1-ლი ნაწილი გამოიყენება, ასევე, მფლობელთა ერთმანეთის მიმართ პასუხისმგებლობის საკითხის განსაზღვრისას.

(3) ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება 1-ლი და მე-2 ნაწილების მიხედვით გამოირიცხება, თუ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამომწვეულია

აურიდებელი მოვლენით, რომელიც არ არის განპირობებული ავტომობილის ნაკლით ან მისი მოწყობილობების გაუმართაობით. მოვლენა აურიდებლად ითვლება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ როგორც მფლობელმა, ასევე, ავტომობილის მძღოლმა დაიცვეს, კონკრეტული გარემოებების გათვალისწინებით, წინდახედულობის ყველა საჭირო ზომა. პასუხისმგებლობის გამორიცხვა მოქმედებს ასევე ავტომობილის იმ მესაკუთრის წინაშე, რომელიც არ არის მფლობელი.

(4) 1-ლი-მე-3 ნაწილები შესაბამისად გამოიყენება, როდესაც ზიანი ერთობლივად გამოიწვეს ავტომობილმა და ცხოველმა ან ავტომობილმა და მატარებელმა.

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 18 III პარაგრაფის მიხედვით, მე-17 პარაგრაფი შესაბამისად მოქმედებს, თუ მძღოლი (რომელიც ავტომობილის მფლობელისაგან განსხვავებული პირია) ვერ ახერხებს ექსკულპაციას (თავის გამართლებას).

ამგვარად, გერმანიაში, ხსენებული კანონის 7 II, 17 III და 18 III პარაგრაფების მიხედვით, ავტომობილის მფლობელთან მიმართებით, მოქმედებს პასუხისმგებლობის საფეხუროვანი სისტემა. დაზარალებული ვერ მოითხოვს ზიანის ანაზღაურებას, თუ ის დაუძლეველი ძალით იყო გამომწვეული. რაც შეეხება პასუხისმგებლობას ავარიაში მონაწილე სხვა (ავტომობილის) მფლობელისა თუ მძღოლის წინაშე, აქ პასუხისმგებლობა გამორიცხულია, თუ ავტოსაგზაო შემთხვევა გამომწვეულია აურიდებელი მოვლენით (unabwendbares Ereignis)<sup>1</sup>.

თუ კანონის მე-17 პარაგრაფი არ გამოიყენება, განსაკუთრებით, იმ მიზეზით, რომ მეორე მხარე არ არის ავტომობილის არც მფლობელი და არც მძღოლი, მისი პასუხისმგებლობა ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევაში შეტანილი კაუზალური წვლილისთვის, კანონის მე-9 პარაგრაფის მიხედვით, განისაზღვრება დელიქტური

<sup>1</sup> შდრ. OLG Frankfurt, Urteil vom 10. September 2015 - 22 U 73/14 - NJW-RR 2016, 731, juris Rn. 23 f.: იდეალური მძღოლის მიერ მაქსიმალური წინდახედულობის გამოჩენა გულისხმობს საფრთხის ყველა მომენტის გათვალისწინებას. მძღოლმა უნდა გათვალისწინებდეს საგზაო

მოძრაობის სხვა მონაწილეების მხრიდან მნიშვნელოვანი შეცდომების დაშვების შესაძლებლობა და წინასწარ მოემზადოს მათზე რეაგირებისათვის.

სამართლის ზოგადი წესების შესაბამისად (გსკ-ის 254-ე პარაგრაფი). ეს რეგულაცია, უპირველეს ყოვლისა, ეხება ისეთ ავტოსაგზაო შემთხვევებს, რომლებიც გამოწვეულია ფეხით მოსიარულეთა ან ველოსიპედისტთა (რომლებიც არ ექცევიან კანონის მე-7 ან მე-18 პარაგრაფის მოქმედების სფეროში) ბრალით.

## II. ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა გერმანიაში

### 1. ავტომობილის მფლობელის ცნება

დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის თანახმად, ავტომობილის მფლობელი არის პირი, რომელიც იყენებს მას საკუთარი ხარჯით და აქვს მისი გამოყენებისთვის აუცილებელი (ფაქტობრივი) განკარგვის შესაძლებლობა [განკარგავს ავტომობილის ბედს].<sup>2</sup> აქ მთავარია არა – ავტომობილთან დაკავშირებული სამართლებრივი ურთიერთობა და, განსაკუთრებით კი, – თუ ვის საკუთრებაშია ის. გადამწყვეტია ეკონომიკური პერსპექტივა; ამიტომაც, არსებითი ფაქტორია – ფაქტობრივი, უპირველეს ყოვლისა, ეკონომიკური კავშირი და მისი ინტენსივობა ავტომობილის ექსპლუატაციასთან.<sup>3</sup>

პირი [რომელიც არ არის მესაკუთრე] ავტომობილის მფლობელი ხდება მხოლოდ მაშინ, თუ ავტომობილი მას გარკვეული (არაუმნიშვნელო ხანგრძლივობის) პერიოდით აქვს გადაცემული. საფრთხის წყაროდან გამომდინარე რისკების შერაცხვა გამართლებულია ავტომობილზე მხოლოდ ამ, გარკვეული მდგრადობის მქონე, ფაქ-

ტობრივი, პირველ რიგში, ეკონომიკური ძალაუფლებიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობით.<sup>4</sup> ამიტომაც, ავტომობილის მფლობელი შეიძლება იყოს მხოლოდ ის პირი, ვინც ფლობს გარკვეულ, ფაქტობრივი განკარგვის ძალაუფლებას ავტომობილზე; შესაბამისად, მფლობელად მიჩნევის სათვის აუცილებელია, რომ ეს პირი იღებდეს გადამწყვეტილებას ავტომობილის გამოყენების შესახებ, ანუ, სულ მცირე, გარკვეულწილად მაინც, დამოუკიდებლად განსაზღვრავდეს ამ გამოყენების მიზეზს, დროით ფარგლებსა და კონკრეტულ მომენტს.<sup>5</sup> ამგვარად: ავტომობილი (მისი გამოყენება) უნდა იყოს მფლობელის ხელში იმგვარად, რომ ამართლებდეს ამ ავტომობილიდან წარმოშობილი რისკების სწორედ მისთვის შერაცხვას და აქიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობის მისთვის დაკისრებას.<sup>6</sup> ამიტომ, როგორც წესი, ავტომობილის მესამე პირისთვის მხოლოდ დროებითი გადაცემა არ აქცევს მას მფლობელად. შესაბამისად: პირი მაშინ აღარ ითვლება ავტომობილის მფლობელად, როდესაც ის აღარ განსაზღვრავს/განკარგავს ამ ავტომობილის ბედს არაგარდამავალი პერიოდის განმავლობაში – თუნდაც ეს მისი ნების საწინააღმდეგოდ ხდებოდეს, მაგალითად, იმის გამო, რომ მას ავტომობილი მოპარეს.<sup>7</sup>

ავტომობილის მფლობელად დაკვალიფიციურებისათვის არსებითი წინაპირობაა, რომ ამ ავტომობილს პირი იყენებდეს საკუთარი ხარჯით.<sup>8</sup> როგორც წესი, სწორედ ეს პირი, იღებს სარგებელს ავტომობილიდან და სწორედ ამ მიზეზით ფარავს (ცალკეულ შემთხვევებში, სულ

<sup>2</sup> BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 - BGHZ 173, 182, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 - VI ZR 378/90 - BGHZ 116, 200, juris Rn. 18; BGH, Urteil vom 26. November 1996 - VI ZR 97/96 - NJW 1997, 660, juris Rn. 8; OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2021 - I-7 U 55/20 - MDR 2021, 1192, juris Rn. 8; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 29. Juli 2020 - 5 U 2/20 - VersR 2021, 168, juris Rn. 49; OLG Nürnberg, Beschluss vom 15. August 2017 - 13 U 45/16 - juris Rn. 11.

<sup>3</sup> BGH, Urteil vom 22. März 1983 - VI ZR 108/81 - BGHZ 87, 133, juris Rn. 12.

<sup>4</sup> შდრ. BGH, Urteil vom 3. Dezember 1991 - VI ZR 378/90 - BGHZ 116, 200, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 22. März 1983 - VI ZR 108/81 - BGHZ 87, 133, juris Rn. 12.

<sup>5</sup> OLG Hamm, Urteil vom 7. Dezember 2012 - I-9 U 117/12 - NJW 2013, 1248, juris Rn. 13.

<sup>6</sup> შდრ. OLG Frankfurt, Urteil vom 10. September 2015 - 22 U 73/14 - NJW-RR 2016, 731, juris Rn. 23.

<sup>7</sup> BGH, Urteil vom 26. November 1996 - VI ZR 97/96 - NJW 1997, 660, juris Rn. 8.

<sup>8</sup> BGH, Urteil vom 10. Juli 2007 - VI ZR 199/06 - BGHZ 173, 182, juris Rn. 7; OLG Hamm, Beschluss vom 26. Mai 2021 - I-7 U 55/20 - MDR 2021, 1192, juris Rn. 8; OLG Nürnberg, Beschluss vom 15. August 2017 - 13 U 45/16 - juris Rn. 11.

მცირე, ნაწილობრივ მაინც) ხარჯებს.<sup>9</sup>

თუ ზემოაღნიშნულ მოთხოვნებს სრულად და არსებითად არ აკმაყოფილებს არც ერთი განსახილველი პირი და ეს პირები არც ერთმანეთთან არ არიან კავშირში (მაგალითად, ქურდი და გაქურდული პირი), რომ ერთობლივად [ერთის მიერ მეორის პიროვნებაში არშესრულებული წინაპირობების შევსების გზით] თანამფლობელობად ჩაითვალოს, გადამწყვეტი მნიშვნელობა აქვს, რომელი უფრო მეტად აკმაყოფილებს ზემოთ მოყვანილ მახასიათებლებს; თუმცა, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი მე-7 პარაგრაფის მიზნიდან გამომდინარე, ამ წინაპირობების შემოწმება არასოდეს არ შეიძლება დამთავრდეს იმ შედეგით, რომ ავტომობილს მფლობელი საერთოდ არ ჰყავდეს.<sup>10</sup>

## 2. ავტომობილთა სახეობები

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-7, მე-18 პარაგრაფები გამოიყენება მხოლოდ იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანი ავტომობილმა გამოიწვია.

ავტომობილის ქვეშ მოიაზრება სახმელეთო გადაადგილების საშუალება, რომელიც არის მექანიკური (მანქანური ენერგიით მოძრავი) და არ არის მიბმული მატარებლის ლიანდაგზე (კანონის 1 II პარაგრაფი). ამას, უპირველეს ყოვლისა, აქვს პრაქტიკული მნიშვნელობა ველოსიპედსა და პედელეკთან (შდრ. კანონის 1 III პარაგრაფი) მიმართებით, რომლებზეც არ ვრცელდება საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონიდან გამომდინარე პასუხისმგებლობა. ამიტომაც, საგზაო მოძრაობის ეს მონაწილეები პასუხს აგებენ გსკ-ის ზოგადი ნორმების მიხედვით, ანუ, ბრა-

ლზე დამოკიდებულად. ფეხმავალთა და ველოსიპედისტთათვის, ნაწილობრივ, მოქმედებს სპეციალური ქცევის წესები საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების (Straßenverkehrsordnung (StVO) მიხედვით, მაგალითად, ამ დადგენილების 25-ე პარაგრაფი – ფეხმავალთათვის და 2 IV და 5-ე პარაგრაფები – ველოსიპედისტთათვის.

ავტომობილის ძალით გადაადგილებად მისაბმელთან მიმართებით, ზოგადად, მოქმედებს პასუხისმგებლობის იგივე წესები, რაც ავტომობილის შემთხვევაში (შდრ. დეტალებისათვის: საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 19, 19a პარაგრაფები). კერძოდ: მისაბმელით გამოწვეული ავტოსაგზაო შემთხვევებისათვის ავტომობილის მფლობელი პასუხს აგებს დამოუკიდებლად იმისა, იყო თუ არა გამწვევი მანქანა ექსპლუატაციაში ზიანის გამოწვევის მომენტისათვის (იხ. თავი: 3. ბ)).

ტრამვაისა და მატარებლების შემთხვევაში გამოიყენება სავალდებულო სამოქალაქო დაზღვევის შესახებ კანონის სპეციალური წესები.<sup>11</sup>

## 3. ავტომობილის ექსპლუატაცია

### ა) ზოგადი კრიტერიუმები

იმისათვის, რომ ავტომობილი ექსპლუატაციაში მყოფად ჩაითვალოს, არ არის გადამწყვეტი, მოძრაობს თუ არა ის, ზიანის დადგომის მომენტში, მოტორის ძალით. ამის საპირისპიროდ, გადამწყვეტია, დგება თუ არა ზიანი ექსპლუატაციის პროცესსა ან ექსპლუატაციის ინფრასტრუქტურასთან დროით და ტერიტორიალურ კავშირში (ე. წ. სატრანსპორტო ტექნიკური პერსპექტივა).<sup>12</sup>

<sup>9</sup> Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 249; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 29. Juli 2020 - 5 U 2/20 - VersR 2021, 168, juris Rn 49; Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. Juni 2010 - OVG 1 N 42.10 - NJW 2010, 2743, juris Rn. 4; BGH, Urteil vom 18. Dezember 2007 - VI ZR 235/06 - VersR 2008, 410, juris Rn. 18 f.

<sup>10</sup> შდრ. Laws/Lohmeyer / Vinke in: Freyemann / Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 252.

<sup>11</sup> იხ. ჟურნალის შემდეგ ნომერში: რუსიაშვილი/ჰაგენლოხი, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შეწონვის მიხედვით, თავი: I. 3.

<sup>12</sup> BGH, Urteil vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13 - BGHZ 199, 377, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 26. März 2019 - VI ZR 236/18 - NJW 2019, 2227, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - MDR 2023, 1517, juris Rn.

ამგვარად, საჭიროა ექსპლუატაციის ცნების ფართო განმარტება, რადგან (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფი არის საფასური იმისათვის, რომ ავტომობილის გამოყენებით ხდება დაუშვებელი საფრთხის წყაროს გახსნა; ამგვარად, ამ დანაწესმა, მისი მიზნიდან გამომდინარე, უნდა მოიცვას ავტომობილის “მოძრაობაში ჩაშვებით” განპირობებული ყველა ინციდენტი.<sup>13</sup> ამიტომაც, ზიანი უკვე მაშინაც კი ითვლება ავტომობილის ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარად, როდესაც შეფასებითი მსჯელობით დგინდება, რომ ზიანის მომტანი ხდომილება, სულ მცირე, ავტომობილით განპირობებული სპეციფიკური საფრთხის რეალიზების შედეგად.<sup>14</sup> ამგვარად, არ არის აუცილებელი, რომ ავტომობილიდან გამომდინარე სპეციფიკური საფრთხე გადამწყვეტი ფაქტორი იყოს; საკმარისია, თუ არსებობს გარკვეული შინაგანი კავშირი.

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-7 პარაგრაფის ამ დაცვითი მიზნის გათვალისწინებით, არ არის აუცილებელი, რომ ზიანის მომტანი შემთხვევა საზოგადო საგზაო სივრცეში<sup>15</sup> (Öffentlicher Verkehrsraum) განხორციელდეს<sup>16</sup> ან ავტომობილი მოძრაობაში იყოს

მოყვანილი. პასუხისმგებლობის განმაპირობებელი კაუზალური შერაცხვის (Zurechnungszusammenhang<sup>17</sup>) ელემენტი მხოლოდ მაშინ აღარ არის სახეზე, როდესაც მოცემულ სივრცეში ავტომობილის ყოფნასა და კონკრეტული ზიანის მომტან ხდომილებას შორის მხოლოდ გარეგანი და შემთხვევითი კავშირი არსებობს. ეს განსაკუთრებით მაშინ არის სახეზე, როდესაც ზიანის მომტანი კონკრეტული ხდომილება სხვა, დამოუკიდებელი რისკის სფეროს მიეკუთვნება.<sup>18</sup>

## ბ) მაგალითები

ამიტომაც, ავტომობილი მაშინაც კი ითვლება ექსპლუატაციაში მყოფად, როდესაც ის, ავარიისა თუ მწყობრიდან გამოსვლის შემდეგ, საგზაო მოძრაობისათვის საფრთხის შემცველ პოზიციაშია და მდგომარეობაშია გაჩერებული.<sup>19</sup> იგივე წესი მოქმედებს, როდესაც არასწორი პარკირებით ხდება საფრთხის წარმოქმნა, მაგალითად, ხილვადობის შეზღუდვა ან გზის დავიწროება, ან, როდესაც მანქანა არაუსაფრთხოდ არის პარკირებული<sup>20</sup>. არსებობს ასევე მოსაზ-

12; BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10 მისაბმელთან დაკავშირებით; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 9, მისაბმელთან დაკავშირებით.

<sup>13</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10.

<sup>14</sup> BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 10.

<sup>15</sup> Öffentlicher Verkehrsraum – ტექსტში თარგმნილია, როგორც „საზოგადო საგზაო სივრცე“. მისი ალტერნატივა, მოცემული კონტექსტის გამოყენებით, ვერ იქნება, მაგალითად, „საჯარო გზა“ ან „საჯარო სივრცე“, რადგან ორივე უფრო ვიწროა, ვიდრე ზემოთ ხსენებული ცნება. Öffentlicher Verkehrsraum-ი გულისხმობს არა მხოლოდ საჯარო საკუთრებაში მყოფ, მოძრაობისათვის გახსნილ გზის ნაწილს, არამედ ნებისმიერ ტერიტორიას, რომელიც ფაქტობრივად ავტოსატრანსპორტო მოძრაობასთან არის დაკავშირებული, დამოუკიდებლად იმისა, თუ ვის საკუთრებაშია ის (KG, Beschluss vom 18.11.2008 - 2 Ss 330/08, 3 Ws (B) 419/08 = BeckRS 2009, 21021).

<sup>16</sup> BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - juris Rn. 14; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 158/19 - NJW 2021, 1157, juris Rn. 15.

<sup>17</sup> Zurechnungszusammenhang – კაუზალური შერაცხვა, რომელიც პასუხისმგებლობის დამაფუძნებელი წინაპირობაა, სახეზეა მაშინ, როდესაც ზიანის დადგომა წარმოადგენს იმ სპეციფიკური საფრთხის რეალიზებას, რომლისაგანაც უნდა დაიცვას სამოქალაქო ბრუნვის მონაწილეები დარღვეულმა ნორმამ (BGH Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 168/04); წარმოადგენს „ნორმის დაცვითი მიზნის“ სინონიმს.

<sup>18</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - MDR 2023, 1517, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 13.

<sup>19</sup> BGH, Urteil vom 9. Januar 1959 - VI ZR 202/57 - BGHZ 29, 163, juris Rn. 8 ff.; BGH, Urteil vom 16. April 1996 - VI ZR 79/95 - NJW 1996, 2023, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris Rn. 11.

<sup>20</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 25. Oktober 1994 - VI ZR 107/94 - NJW-RR 1995, 215, juris Rn. 19; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom

რება, რომ პარკირებული ავტომობილი, მართალია, ზოგადად, „ექსპლუატაციაში“ იმყოფება, თუმცა ზიანის დადგომა „ექსპლუატაციისას“ ხდება მხოლოდ მაშინ, როდესაც ის გამოწვეულია არა მხოლოდ ავტომობილის ტერიტორიული მდებარეობით, არამედ, დამატებითი, ავტომობილიდან წარმომდგარი საფრთხეებით.<sup>21</sup> ეს დეტალური დიფერენცირება („ექსპლუატაციაში“ თუ „ექსპლუატაციისას“) მოკლებულია პრაქტიკულ მნიშვნელობას და აქ ამ თემის გაღრმავება საჭირო არ არის. ექსპლუატაციაში მყოფად ითვლება თუ არა ავტომობილი ასევე მაშინ, როდესაც მწყობრიდან გამოსვლის შემდეგ, წინდახედულობის ყველა ზომის დაცვით, საზოგადო საგზაო სივრცეშია გაჩერებული და მისგან ამ მწყობრიდან გამოსვლით განპირობებული საფრთხეები აღარ გამომდინარეობს, საბოლოოდ გადანყვეტილი არ არის.

თავის ერთ-ერთ გადანყვეტილებაში გერმანიის უმაღლესმა ფედერალურმა სასამართლომ ზიანის მომტანი ხდომილება, მაშინაც კი მიიჩნია მისაბმელის ექსპლუატაციის შედეგად გამოწვეულად, როდესაც ის, მიუხედავად წესების დაცვით პარკირებისა, სხვა ავტომობილის შეჯახების შედეგად, დაგორდა და შენობას შეეჯახა. ამ ტიპის ხდომილებით შენობის დაზიანება წარმოადგენს (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის) მე-7 I პარაგრაფის დაცვითი მიზნით მოცული რისკის რეალიზებას – კერძოდ, იმ რისკისა, რომ მისაბმელი, მისი კონსტრუქციიდან გამომდინარე, გარე ძალის ზემოქმედებით, არაკონტროლირებად მოძრაობაში შეიძლება მოვიდეს. ეს საფრთხე არ ითვლება განეირტალებულად იმით, რომ მისაბმელი საზოგადო საგზაო სივრცეში წესების დაცვით იქნა დაყენებული.<sup>22</sup> იგივე წესი მოქმედებს მაშინ,

როდესაც (მოცემულ შემთხვევაში: კერძო მიწის ნაკვეთზე) გაჩერებული მისაბმელი ქარიშხლის ძალით მოძრაობაში მოდის და სხვა გაჩერებულ ავტომანქანას ეჯახება<sup>23</sup> ან, როდესაც ავტომობილს სხვა, უკონტროლოდ მოძრავი ავტომობილი ეჯახება და ისეთი მესამე პირისათვის აყენებინებს ზიანს, რომელიც მანამდე ინციდენტში არ მონაწილეობდა.<sup>24</sup>

ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფის დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე, ასევე, ავტომობილში ჩაჯდომა და ავტომობილიდან გადმოსვლა ექსპლუატაციის ნაწილია, თუ ამ დროს ის რისკი რეალიზდება, რომელიც უშუალოდ გამომდინარეობს ავტომობილის ექსპლუატაციიდან.<sup>25</sup> ამის საპირისპიროდ, ავტომობილის ექსპლუატაციასთან კავშირში მყოფი საფრთხე უკვე აღარ გვაქვს სახეზე, თუ მძღოლმა დაასრულა ავტომობილით გადაადგილება, ჩაკეტა ეს ავტომობილი და ტერიტორიალურად მოშორდა მას. თუმცა ავტომობილი ექსპლუატაციაში მყოფად ითვლება, თუ მძღოლი ავტომობილს მოშორდა მხოლოდ დროებით და აპირებს დაბრუნებას, იმ მოქმედების განხორციელების მიზნით, რომელიც ავტომობილის ექსპლუატაციას განეკუთვნება.<sup>26</sup> ეს შემთხვევა, მაგალითად, მაშინ არის სახეზე, როდესაც წესების დაცვით დაყენებული ავტომობილიდან მძღოლი გადავიდა, იქვე, ხილვადობის ზონაში განთავსებულ საფოსტო ყუთში წერილის ჩასაგდებად. ამის საპირისპირო შემთხვევასთან გვაქვს საქმე, როდესაც მძღოლი ან მგზავრი უახლოვდება ავტომობილს, რათა ჩაჯდეს მასში, თუმცა ავტომობილს არ მიუღწევია იმ ზონისათვის (პირველ რიგში, საზოგადო საგზაო სივრცისათვის), სადაც რეალიზდება მისგან წარმომდგარი საფრთხეები ან

30. März 2022 - 7 U 139/20 - juris Rn. 22; LG Saarbrücken, Urteil vom 13. November 2020 - 13 S 92/20 - juris Rn. 9; OLG Rostock, Urteil vom 11. März 2022 - 5 U 181/19 - juris Rn. 17 – ქალაქგარეთ საგზაო სივრცის დავიწროებასთან დაკავშირებით.

<sup>21</sup> BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 76/23 - openJur 2024, 950, juris Rn. 12.

<sup>22</sup> BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn. 11 ff.

<sup>23</sup> BGH, Urteil vom 11. Februar 2020 - VI ZR 286/19 - NJW 2020, 2116, juris Rn. 19.

<sup>24</sup> OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 56/21 - juris Rn. 34 ff.

<sup>25</sup> შდრ. გადმოსვლასთან დაკავშირებით: OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 - VersR 2018, 1084, juris Rn. 13.

<sup>26</sup> შდრ. OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 - VersR 2018, 1084, juris Rn. 14; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 48.

ინციდენტი ხდება საგზაო მოძრაობისათვის და-  
მახასიათებელი სპეციფიკური რისკის გარეშე.

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მოქმედების სფეროში ექცევა, ასევე, ის ზიანის მომტანი ხდომილება, რომელიც უკავშირდება ავტომობილის დატვირთვას ან გადმოტვირთვას, თუ ამასთან რეალიზდება საფრთხე, რომლის გამოც დატვირთვა გადმოტვირთვა საგზაო სივრცეს საჭიროებს.<sup>27</sup> ეს მოიცავს ასევე იმ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებს, როდესაც უშუალოდ საავტომობილო გზაზე ჩამოტვირთული ნივთი ხდება ზიანის გამომწვევი მიზეზი.<sup>28</sup> მაგრამ ასევე ის ნივთი, რომლის ავტომობილში ჩატვირთვა თუ გადმოტვირთვა არ ხდება, შეიძლება მაინც შეფასდეს ავტომობილიდან მომავალი საფრთხის შემცველად [და გაგრძელებად], რამდენადაც არსებობს შინაგანი კავშირი მასსა და ავტომობილის საგზაო-სატრანსპორტო ფუნქციას შორის. ამიტომაც, მაგალითად, გერმანიის უმაღლესი ფედერალური სასამართლოს მიხედვით, ნაგვის მანქანის ექსპლუატაციას მიეწერება, როდესაც ის, საზოგადო საგზაო სივრცეში ტრანსპორტირების ფუნქციის შესრულებისას, ნაგვის ურნებს აცარიელებს და საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილე ამ ურნას გამოედება.<sup>29</sup>

ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფით მოცულ, ავტომობილის სპეციფიკურ რისკებს განეკუთვნება, თუ მისი მოწყობილობების გაუმართაობა

(მაშინაც კი, როდესაც წესების დაცვით არის პარკირებული) ზიანს წარმოშობს, მაგალითად, როდესაც ხანძარი ან მისი სხვა საგნებზე გადადება კაუზალურ კავშირშია ავტომობილის მოწყობილობებთან.<sup>30</sup> იგივე წესი მოქმედებს იმ შემთხვევაში, როდესაც ელექტრომობილის ბატარეა დატენვის დროს ფეთქდება.<sup>31</sup> ამის საპირისპიროდ, ავტომობილიდან მომდინარე სპეციფიკურ საფრთხესთან საკმარისი შინაგანი კავშირი არ გვაქვს სახეზე, როდესაც ავტომობილს შეგნებულად უკიდებენ ცეცხლს და ეს ცეცხლი სხვა ავტომობილებსა თუ მესამე პირების სხვა სიკეთეებს გადაედება.<sup>32</sup> ავტომობილის ექსპლუატაციას შეერაცხება და მისით გამოწვეული საფრთხის რეალიზებას წარმოადგენს შემთხვევა, როდესაც ავტომობილის გადავლის მიუხედავად გადარჩენილი ძაღლი, ამ შემთხვევასთან უშუალო დროით და ტერიტორიალურ კავშირში, თავის პატრონს კბენს.<sup>33, 34</sup>

ამომწურავად გადანყევტილი არ არის, შეიძლება თუ არა (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის გამოყენება პასუხისმგებლობის შეზღუდვისათვის. ეს საკითხი, პირველ რიგში, დგება იმ შემთხვევაში, როდესაც ავტომობილის გამოყენება შეგნებულად ხდება მისი დანიშნულების საწინააღმდეგოდ (ექსპლუატაციის მიღმა მდებარე მიზნებისათვის): მაგალითად, ავტომობილის გამოყენება „იარაღად“ ან შემთხვევა, როდესაც, მწვავე კამათის შემდეგ, ავტომობილის მეშვეობით ხდება

<sup>27</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14; OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.

<sup>28</sup> OLG Dresden, Urteil vom 29.01.2014 - 7 U 792/13 - NJW-RR 2014, 1176, juris Rn. 13.

<sup>29</sup> BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 77/23 - openJur 2024, 646, juris Rn. 15 f.

<sup>30</sup> ავტოსახელოსნოში ავტომობილის ელექტრობის მოკლე ჩართვით გამოწვეულ ხანძართან დაკავშირებით იხ. – BGH, Urteil vom 20. Oktober 2020 - VI ZR 374/19 - DAR 2021, 87, juris 7 ff.; BGH, Urteil vom 12. Dezember 2023 - VI ZR 76/23 - openJur 2024, 950, juris Rn. 11; ხანძართან დაკავშირებით, რომლის წყაროც გახდა პარკირებული კემპერის მაცივარი იხ. – OLG Hamm, Teilurteil vom 9. November 2018 - 11 U 113/17 - juris Rn. 41 – ამ შემთხვევაში, პასუხისმგებლობა უკუგდებულ იქნა იმ

ფაქტზე მითითებით, რომ საქმე ეხებოდა მხოლოდ საცხოვრებელად გამოყენებულ კემპერს, რომელიც არ იყო დაშვებული საგზაო მოძრაობაში და მისმა ერთ-ერთმა მოწყობილობამ გამოიწვია ხანძარი; დამატებით გამათბობელთან დაკავშირებით პასუხისმგებლობა უკუაგდო, თუმცა არაგადაჭრით: LG Mülhausen, Urteil vom 7. Dezember 2016 - 6 O 795/10 - juris Rn. 20.

<sup>31</sup> BGH, Urteil vom 24. Januar 2023 - VI ZR 1234/20 - NJW 2023, 2279, juris Rn. 7 ff.

<sup>32</sup> BGH, Urteil vom 27. November 2007 - VI ZR 210/06 - NJW-RR 2008, 764, juris Rn. 9 ff.

<sup>33</sup> იხ. ცხოველიდან მომდინარე საფრთხესთან შეწონვასთან დაკავშირებით ჟურნალის შემდეგ ნომერში: რუსი-აშვილი/ჰაგენლოხი, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შეწონვის მიხედვით, თავი: I. 5.

<sup>34</sup> OLG Celle, Urteil vom 5. Oktober 2022 - 14 U 19/22 - VersR 2022, 1442, juris Rn. 24 ff.

წინააღმდეგობის შექმნა უკან მომავალი მანქანისათვის, მისი დაზიანების მიზნით.<sup>35</sup>

### გ) სპეციალური დანიშნულების ავტომობილები

მაშინ როდესაც, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით პასუხისმგებლობისათვის, ზოგადად, უმნიშვნელოა, ავტომობილიდან გამომდინარე საფრთხე საზოგადო საგზაო სივრცეში რეალიზდება თუ კერძო მიწის ნაკვეთზე, სპეციალური დანიშნულების ავტომობილების შემთხვევაში, ზიანის დადგომა მხოლოდ მაშინ მიენერება მათ ექსპლუატაციას და გამომდინარეობს მათგან, როდესაც ზიანის გამომწვევი ხდომილება გარკვეულ შინაგან კავშირშია ავტომობილის გადაადგილება-ტრანსპორტირების საშუალებად გამოყენებასთან.<sup>36</sup> ამისათვის გადამწყვეტია, ხდება თუ არა ამ სპეციალური დანიშნულების ავტომობილის – მაგალითად, გზის დამგების, თოვლმშენდისა თუ სამაშველო მანქანის – ფუნქციური გამოყენება მოძრაობისათვის გახსნილ გზაზე ან მის სიახლოვეს.<sup>37</sup> თუ გადაადგილების ფუნქცია [რაც არის განმსაზღვრელი ავტომობილისათვის] სრულებით უკან იხევს და ამ სპეციალური ავტომობილის გამოყენება ხდება საზოგადო საგზაო სივრციდან სრულებით მოშორებით, მხოლოდ შესაბამისი სპეციალური ფუნქციით, ზიანი აღარ ითვლება ექსპლუატაციისას გამომწვეულად.<sup>38</sup>

განსაკუთრებით თვალსაჩინოა ეს განსხვავება საწვავმზიდის გადმოცლისას. მაგალითად, საწვავმზიდის მფლობელი პასუხს აგებს იმ ზიანისათვის, რომელიც გამომწვეულია საწვავის ქუჩაზე დაღვრით, საქაჩ მილში ნახერცის გამო<sup>39</sup>, ან იმის გამო, რომ ფეხმავალი მას გამოედო.<sup>40</sup> ინციდენტი, რომელიც წარმოიშობა საწვავმზიდის მოტორის ძალით მისი ავზის ავსებისას, თუმცა საგზაო სივრცის მიღმა, ველარ ჩაითვლება ამ სპეციალური ავტომობილის ექსპლუატაციით გამომწვეულად.<sup>41</sup> ზუსტად ასევე, საწვავმზიდის მისაბმელის ექსპლუატაციით გამომწვეულად ვერ ჩაითვლება საწვავის მიწაში ჩაღვრა, რომელიც განაპირობა იმან, რომ, ავზის ავსების პროცესში, გაზონის საკრეჭმა რობოტმა საწვავის საქაჩი მილი გააფუჭა.<sup>42</sup>

ამ ტიპის, ავზის ავსებისას თუ ავზში საწვავის დაბინძურებით დამდგარი, ზიანი წარმოშობს ასევე სადაზღვევოსამართლებრივ პრობლემებს, რომლებიც აქ მხოლოდ მოკლედ შეიძლება იქნეს განხილული. მოცემულ კონტექსტში მთავარ საკითხს წარმოადგენს, ერთი მხრივ, ავტომობილის სავალდებულო დაზღვევისა და, მეორე მხრივ, საწარმოს სავალდებულო დაზღვევის დაცვითი ფარგლების გამიჯვნა. გერმანიაში ამ საკითხთან დაკავშირებით არსებობს ერთსულოვანი მოსაზრება, რომ (ავტომობილის დაზღვევის) შესაბამისი სტანდარტული პირობები (AKB)<sup>43</sup> ფარავენ ზიანის ყველა შემთხვევას, რომელიც წარმოიშობა ავტომობილის ექსპლუატაციისას და ხანდახან უფრო შორსმიმავალიც კი

<sup>35</sup> პასუხისმგებლობის საკითხს დადებითად წყვეტს: OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020 - 14 U 173/19 - juris Rn. 29.

<sup>36</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 12 ff.

<sup>37</sup> BGH, Urteil vom 5. Juli 1988 - VI ZR 346/87 - BGHZ 105, 65, juris Rn. 6, ექსპლუატაცია სახეზეა, როდესაც გზაზე მოსრილების საწინააღმდეგო ნივთიერების დაყრისას შესაბამისი მანქანა აზიანებს სხვა ავტომობილს; BGH, Urteil vom 18. Januar 2005 - VI ZR 115/04 - VersR 2005, 566, juris Rn. 11, ექსპლუატაცია სახეზეა, თუ ავტომობილი ზიანდება იმ ნივთით, რომელიც შეითრია კომპანიის შესაბამისმა ნაწილმა გაზონის კრეჭისას.

<sup>38</sup> BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - juris Rn. 13 ff., მაგალითად, მოსავლის შეგროვებისას, მარცვლეულის შემგროვებელი მანქანის დეფექტი იწვევს ზიანს.

<sup>39</sup> BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14 ff.

<sup>40</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 14.

<sup>41</sup> BGH, Urteil vom 23. Mai 1978 - VI ZR 150/76 - BGHZ 71, 212, juris Rn. 9; OLG Celle, Urteil vom 15. November 2023 - 14 U 56/23 - juris Rn. 39 ff.

<sup>42</sup> OLG Köln, Beschluss vom 15. April 2020 - I-13 U 94/19 - DAR 2022, 30 - juris Rn. 34.

<sup>43</sup> ამჟამინდელი რედაქცია: <https://www.gdv.de/resource/blob/6178/f9007a429b57b1ca33dae1c8d84ca9f9/01-allgemeinebedingungen-fuer-die-kfz-versicherung-akb-2015--data.pdf>.

არის.<sup>44</sup> ამიტომაც, ავტომობილის სავალდებულო დაზღვევის დაცვით სფეროში ექცევა არა მხოლოდ ეს ზემოთ მოყვანილი, სანვავმზიდის გამოყენებით დამდგარი ზიანის შემთხვევები, არამედ, სახელშეკრულებო დაზღვევის სამართლის გაგებით, „ავტომობილის გამოყენება“ მაშინაც კი სახეზეა, როდესაც ავზის მქონე ავტომობილის მძღოლს ავზები ერთმანეთში ერევა და შედეგად, შერევის გამო, ავზის შიგთავსი სრულად ნადგურდება.<sup>45</sup> ამასთან დაკავშირებული, ევროპული სამართლიდან გამომდინარე, პრობლემატიკისათვის, რაც ასევე საქართველოსთვისაც უნდა იყოს საინტერესო, ვუთითებთ ევროკავშირის შესაბამის დირექტივებზე.<sup>46, 47</sup>

#### 4. კაუხალური შერაცხვა დაზარალებულის მიერ საკუთარი გადაწყვეტილებით მოქმედებისას

##### ა) საფრთხის დამოუკიდებელი წყაროს შექმნა

კაუხალური შერაცხვა, პასუხისმგებლობის სამართლის გაგებით, ასევე არ გვაქვს სახეზე, როდესაც კონკრეტული ზიანი გამომწვეულია იმით, რომ დაზარალებულმა საკუთარი ქმედებით, რომელიც უშუალოდ მოსდევდა ავტოსაგზაო შემთხვევას, შექმნა საფრთხის დამოუკიდებელი წყარო (საკუთარი თავისათვის საფრთხის შექმნის გაგებით).<sup>48</sup> თუმცა ამ ტიპის შემთხვევა მხოლოდ მაშინ გვაქვს სახეზე, როდესაც, ზიანის მომტანი პირველი ხდომილება მხოლოდ გა-

რეგან, სრულებით შემთხვევით კავშირშია თანმდევ ავტოსაგზაო შემთხვევასთან/დაზიანებასთან. თუ, წინმიმავალ ავტომობილთან უკნიდან შეჯახების შემდეგ, ამ ინციდენტში მონაწილე ერთ-ერთი მძღოლი, სიტუაციაში გარკვევის მიზნით, ტოვებს ავტომობილს, რის შემდეგაც ყინულზე უსრიალდება ფეხი და გზაზე ეცემა – აქ რეალიზდება არა საგზაო მოძრაობისათვის დამახასიათებელი ზოგადი რისკი (იგულისხმება: ზოგადი ცხოვრებისეული რისკი [რაც გამორიცხავს კონკრეტულ ავტოსაგზაო შემთხვევაზე პასუხისმგებელი პირის პასუხისმგებლობის გავრცელებას ამ დაზიანებაზე]), არამედ, სპეციალური, მანამდე მომხდარი (უკნიდან) შეჯახებით გამოწვეული საფრთხე.<sup>49</sup> ზუსტად ასევე, დამოუკიდებელ საფრთხის წყაროს არ წარმოშობს ავარიაში მოყოლილი ავტომანქანის მგზავრი, როდესაც მას, უსაფრთხო ადგილამდე მიღწევის მცდელობისას, ქუჩის გადაკვეთის მომენტში სხვა მანქანა ეჯახება.<sup>50</sup> იგივე ითქმის იმ შემთხვევაზე, როდესაც ავარიის შედეგად დაზიანებული ავტომანქანის მძღოლი ფეხით აედევნება დამზიანებლის მანქანას, როდესაც ეს უკანასკნელი შემთხვევის ადგილიდან ნელი სვლით ცდილობს გაცლას, და დაზარალებული ფანჯარაზე კაკუნისას მინაზე ვარდება.<sup>51</sup> მოცემულ შემთხვევებში, აღწერილი სპეციფიკური საფრთხის რეალიზება საერთოდ არ მოხდებოდა წინმსწრები ავტოსაგზაო შემთხვევის გარეშე, რადგან დაზარალებულს, ამ ავარიის გარეშე, საერთოდ არ მოუწევდა მოყინულ გზაზე ფეხით გაველა თუ ავტობანის გადაკვეთა.<sup>52</sup>

<sup>44</sup> იხ. ამასთან დაკავშირებით დეტალურად: BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 15 ff.; OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.; Wenker, jurisPR-VerkR 10/2023 Anm. 3.

<sup>45</sup> OLG München, Urteil vom 23. Februar 2023 - 25 U 3191/21 - NJW-RR 2023, 680, juris Rn. 7 ff.

<sup>46</sup> იხ. უკანასკნელი დირექტივა: EU) 2021/2118 (ABl. L 430 vom 02.12.2021, S. 1), ინგლისურად: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021L2118>.

<sup>47</sup> შდრ. სასამართლო პრაქტიკიდან: EuGH, Urteil vom 28. November 2017 - C-514/16 - VersR 2018, 156; BGH, Urteil vom 8. Dezember 2015 - VI ZR 139/15 - BGHZ 208, 140, juris Rn. 15 ff.

<sup>48</sup> BGH, Urteil vom 26. Februar 2013 - VI ZR- 116/12 - NJW 2013, 1679, juris Rn. 12; OLG Hamm, Urteil vom 24. August 2018 - I-7 U 23/18 - juris Rn. 11 ff.

<sup>49</sup> BGH, Urteil vom 26. Februar 2013 - ZR 116/12 - BGHZ 196, 355, juris Rn. 12.

<sup>50</sup> Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Juni 2023 - 12 U 218/22 - NJW-RR 2023, 1378, juris Rn. 17.

<sup>51</sup> OLG Hamm, Urteil vom 24. August 2018 - I-7 U 23/18 - juris Rn. 14.

<sup>52</sup> შდრ. ამის საპირისპიროდ, ავტომობილიდან გადმოსვლის აქტის სრულად დასრულებასა და მისგან ტერიტორიულ მოშორებასთან დაკავშირებით [რა დროსაც ექსპლუატაცია უკვე დასრულებულად ითვლება]: OLG Hamm, Beschluss vom 5. April 2018 - I-6 U 163/17 -

## ბ) უკონტაქტო ავტოსაგზაო შემთხვევა

ე. ნ. უკონტაქტო ავტოსაგზაო შემთხვევისას, კაუზალური შერაცხვის წინაპირობაა, რომ დაზარალებულის მიერ მითითებულმა, ზიანის მომტანი ხდომილების თანაგანმაპირობებელმა ავტომობილმა ეს ზიანი გამოიწვიოს არა მხოლოდ იმით, რომ ტერიტორიალურად იმყოფება ინციდენტის ადგილზე, არამედ – გადაადგილებით ან სხვაგვარი ზემოქმედებით, ბიძგი მისცეს გარკვეულ პროცესებს სატრანსპორტო მოძრაობაში.<sup>53</sup>

მაგალითად, ავტოსაგზაო შემთხვევა გამომწვეულია ავტომობილის ექსპლუატაციით, თუ ის გადასწრების მანევრით განპირობებული არიდების რეაქციის შედეგია. ამასთან, არ არის საჭირო, რომ დაზარალებულის ეს (არიდების) რეაქცია ობიექტურად აუცილებელი ყოფილიყო და არც ის, რომ ამით რეალურად აიცილოს თავიდან შეჯახება.<sup>54</sup> იდენტურად უნდა გადანყდეს შემთხვევა, როდესაც ფეხმავალი საავტომობილო გზის გადაკვეთისას ძირს ვარდება, იმიტომ, რომ ის შემხვედრმა ავტომობილმა<sup>55</sup> დააბნია ან როდესაც, მისაბმელიანი მანქანის გადასწრებისას, მოტოციკლეტისტი ვარდება გზაზე, რადგან ამ უკანასკნელის მოძრაობის ტრაექტორიამ დააბნია.<sup>56</sup> ამასთან, უმნიშვნელოა, საგზაო მოძრაობის მონაწილე, რომელმაც

გაუქმეთა პროვოცირება დაზარალებულის ამ რეაქციას, ობიექტურად არღვევდა თუ არა საგზაო მოძრაობის წესებს თუ რაიმე სხვა ნორმებს.<sup>57</sup> კაუზალური შერაცხვა სახეზეა ასევე მაშინ, როდესაც საგზაო მოძრაობის მონაწილის ქცევა უბიძგებს მეორე მონაწილეს მკვეთრად დამუხრუჭებისაკენ, რაც იწვევს კიდევ ზიანის დადგომას, მაგალითად, დამუხრუჭებელ ავტობუსში მგზავრის ნაქცევას.<sup>58</sup> მოცემულ შემთხვევაში, მგზავრის ნაქცევა, არაპირდაპირ, ორივე ავტომობილის ექსპლუატაციის შედეგად ითვლება გამომწვეულად და მგზავრის წინაშე, მისი თანაბრალეულობის არსებობისას (ხელის არმოკიდება საყრდენზე), ორივე გამომწვევი ქმნის „პასუხისმგებლობის ერთობას“ (Haftungseinheit<sup>59</sup>)<sup>60</sup>.

კაუზალური შერაცხვა ნებისმიერ შემთხვევაში სახეზეა, როდესაც ავტომობილის მძღოლი გაურბის საპოლიციო კონტროლს ან გარბის ავტოსაგზაო შემთხვევის ადგილიდან და გამოდევნებული პოლიციის მანქანა მოყვება ავარიაში, იმ საფრთხის რეალიზების გამო, რომელიც თანსდევს ამ ტიპის გამოდევნებას; თუმცა, ეს წესი არ მოქმედებს, თუ ის რისკები, რომლებიც მოცემულ სიტუაციაში გამოდევნებას (გამოდევნებაზე „გამოწვევას“) სდევს თან, ბევრად აღემატება ამ გამოდევნებიდან სარგებელს (მისი მიზნის მიღწევის აუცილებლობას).<sup>61</sup> ამ ნაწილში,

VersR 2018, 1084, juris Rn. 14, იხ. დეტალურად თავი: 4. ბ) ბბ).

<sup>53</sup> BGH, Urteil vom 22. November 2016 - VI ZR 533/15 - NJW 2017, 1173, juris Rn 14; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 22; OLG Hamm, Urteil vom 9. Mai 2023 - I-7 U 17/23 - DAR 2023, 622, juris Rn. 25; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 46 f.; OLG Celle, Urteil vom 15. Mai 2018 - 14 U 175/17 - DAR 2018, 683, juris Rn. 5.

<sup>54</sup> შდრ. BGH, Urteil vom 21. September 2010 - VI ZR 263/09 - NJW 2010, 3713, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 168/04 - NJW 2005, 2081, juris Rn. 11 ff.; BGH, Urteil vom 19. April 1988 - VI ZR 96/87 - VersR 1988, 641, juris Rn. 7; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 47.

<sup>55</sup> BGH, Urteil vom 10. Oktober 1972 - VI ZR 104/71 - NJW 1973, 44, juris Rn. 14.

<sup>56</sup> BGH, Urteil vom 11. Juli 1972 - VI ZR 86/71 - NJW 1972, 1808, juris Rn. 18 ff.

<sup>57</sup> Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 47.

<sup>58</sup> OLG Hamm, Beschluss vom 10. März 2022 - I-7 U 3/22 - juris Rn. 13.

<sup>59</sup> „პასუხისმგებლობის ერთობა“ სახეზეა, როდესაც დამზიანებელთა წვლილი ზიანის გამომწვევაში, ცალ-ცალკე აღებული, არასაკმარისია, მაგრამ მათი ეს წვლილი ერთმანეთს ერწყმის/ავსებს და ამით სრულდება პასუხისმგებლობის მთლიანი შემადგენლობა; ეს პირები დაზარალებულის წინაშე განიხილებიან, როგორც ერთი (ერთიანი) დამზიანებელი.

<sup>60</sup> იხ. დეტალურად ჟურნალის შემდეგ ნომერში: რუსიაშვილი/ჰაგენლოხი, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შეწონვის მიხედვით, თავი: I. 2. და მომდევნო თავები.

<sup>61</sup> BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 8.

ასევე საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის ფარგლებში, უცვლელად მოქმედებს „გამონვევის“-პრინციპები, რომელიც აწესრიგებენ ამ გამონვეული პირის მიერ თავის დაზიანების შემთხვევებს. ამ პრინციპების თანახმად, დაზარალებულის თვითდაზიანება შეერაცხება იმ პირს (დამზიანებელს), რომელმაც გამოიწვია დაზარალებული ამ ქცევაზე [უბიძგა მას], თუ გამონვეულის ქცევა, სულ მცირე, ემყარებოდა გონივრულ მოტივებს და შედეგად წარმოშობილი რისკი არ იყო შეუსაბამო მისით დასახული მიზნის/სარგებლის.<sup>62</sup>

მითითებისა და მტკიცების ტვირთს სხვა, საგზაო შემთხვევაში (რეალურად თუ სავარაუდოდ) მონაწილე, პირის მხრიდან ამ „გამონვევის“-ქმედების არსებობასთან დაკავშირებით – რამაც გამოიწვია თვითდაზიანების განმაპირობებელი რეაქცია (მაშინაც კი, როდესაც ამ სხვა პირის ქმედება არ იყო მართლსაწინააღმდეგო) – ატარებს დაზარალებული. ეს გარემოება წარმოადგენს ფაქტობრივ წინაპირობას ამ სხვა მონაწილის პასუხისმგებლობის დაფუძნებისათვის, კაუზალური შერაცხვის საფუძველზე.<sup>63</sup>

## 5. პასუხისმგებლობის გამორიცხვა ობიექტიდან გამომდინარე

### ა) პასუხისმგებლობის გამორიცხვა კანონის საფუძველზე

პასუხისმგებლობა საფრთხის შექმნისათვის გამორიცხულია, თუ დაზარალებული თავად იყო ჩართული ავტომანქანის ექსპლუატაციაში (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 8 № 2 პარაგრაფი). იგივე წესი მოქმედებს, როდესაც ზიანდება (ამავე) ავტომობილით ტრანსპორტირებადი ნივთი, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს ნივთი გადასაყვან პირს თან აქვს ან თან მიაქვს (კანონის 8 № 2 პარაგრაფი).

პასუხისმგებლობის გამომრიცხავი ამ დანაწესის მიზანი მდგომარეობს შემდეგში: საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის მიზანს – ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხისაგან სამოქალაქო ბრუნვის სხვა მონაწილეების დაცვას – არ შეესატყვისება მოცემული ინტენსიური დაცვის იმ პირზე გავრცელება, რომელიც თავად არის ჩართული ავტომობილის ექსპლუატაციაში (მაშინაც კი, როდესაც უსასყიდლოდ აკეთებს ამას) და ნებაყოფლობით იღებს საკუთარ თავზე აქიდან გამომდინარე განსაკუთრებულ რისკებს.<sup>64</sup>

როგორც საგამონაკლისო დანაწესი, ეს ნორმა ვიწროდ უნდა განიმარტოს. კერძოდ, იმგვარად, რომ მოთხოვნილი იყოს გარკვეული, განგრძობადი ხასიათის მქონე „ექსპლუატაციაში ჩართულობა“ – მაგალითად, იმ ხანგრძლივობის, რა ხანგრძლივობისაც არის ავტომობილის მძღოლის საქმიანობა. თუმცა, პასუხისმგებლობის გამორიცხვის მიზნისა და არსის გათვალისწინებით, ის შეიძლება გავრცელდეს (ექსპლუატაციასთან დაკავშირებულ) უფრო ხანმოკლე საქმიანობაზეც, თუ ეს საქმიანობა, მისი ხასიათიდან გამომდინარე, განსაკუთრებულ რისკებთან არის დაკავშირებული.<sup>65</sup> მაგალითად, ავარიში მოყოლილი ავტომობილის ევაკუირება (ამოთხრა, ზოგადად შემთხვევის ადგილიდან მოშორება და ა. შ.) ან მისი ხელით გადაგორება მოყინულ გზაზე.<sup>66</sup> ჩვეულებრივ, სხვაგვარადაა საქმე, როდესაც ავტოსადგომის მუშაკი ეხმარება მძღოლს პარკირებაში ან პირი ეხმარება სხვას მანქანის „გადაყენებაში“; გამომდინარე იქიდან, რომ აქ არ გვაქვს არც პირდაპირი ფიზიკური შეხება ავტომობილთან და, გარდა ამისა, მოცემული საქმიანობა არ შეიცავს რაიმე მნიშვნელოვან საფრთხეს ამ პირთათვის.

საკითხს, თუ როდის უნდა ჩაითვალოს ავტომობილში მჯდომი თანამგზავრი პირი „ექსპლუატაციაში ჩართულად“, სასამართლო პრაქტიკა

<sup>62</sup> შდრ. BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 12. März 1996 - VI ZR 12/95 - BGHZ 132, 164, juris Rn 10 ff.

<sup>63</sup> OLG Hamm, Urteil vom 9. Mai 2023 - I-7 U 17/23 - DAR 2023, 622, juris Rn 25.

<sup>64</sup> BGH, Urteil vom 12. Januar 2021 - VI ZR 662/20 - VersR 2021, 522, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010

- VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 23; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 43.

<sup>65</sup> შდრ. BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 23.

<sup>66</sup> OLG Oldenburg, Urteil vom 14. Oktober 2015 - 5 U 46/15 - DAR 2016, 28, juris Rn. 26; OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. März 2015 - I-1 U 87/14 - NJW-RR 2015, 1064, juris Rn. 5 ff.

წყვეტს მყარი დოგმატური სახელმძღვანელო ხაზის გარეშე.<sup>67</sup> თუმცა, დღესდღეობით, გაბატონებული მოსაზრების მიხედვით, მხოლოდ „დამგზავრება“ ან ავტომობილში ჩაჯდომა-გადასვლა არ ითვლება ავტომობილის ექსპლუატაციაში მონაწილეობად.<sup>68</sup> მართალია, ცალკეულ გადაწყვეტილებებში<sup>69</sup>, ნორმის მიზნიდან (რისკის საკუთარ თავზე ნებაყოფლობით აღება) გამომდინარე, სხვა მოსაზრებაა გაზიარებული, თუმცა, ეს არ შეესატყვისება ნორმის არც სიტყვა-სიტყვით გაგებას და არც კანონმდებლის ნებას<sup>70</sup>. ეს ძალაშია, ასევე, (თავდაპირველად) დამგზავრებული პირის შემთხვევაში, რომელმაც, ავტომობილის მესაკუთრის ალკოჰოლური თრობის გამო, მოგვიანებით, საჭესთან გადაინაცვლა და მისი მითითებების შესაბამისად მართავდა ავტომობილს – ის ექსპლუატაციაში ჩართულად არ უნდა ჩაითვალოს.<sup>71</sup> ამის საპირისპიროდ, პასუხისმგებლობის გამორიცხვა უნდა გავრცელდეს მოტოციკლეტისტის თანამგზავრზე, რადგან ის საკუთარი სხეულის მდგომარეობით (მოტოციკლეტისტისა და მისი თანამგზავრის ავტოდინამიური ერთიანობა) ზემოქმედებს მოტოციკლის სტაბილურობაზე.<sup>72</sup> ყველა სხვა შემთხვევაში, „ექსპლუატაციაში ჩართულობისათვის“, როგორც ეს მისი სიტყვა-სიტყვითი გაგებიდან გამომდინარეობს, აუცილებელია, რომ პირი რაიმე ფორმით მიზანმიმართულად ზემოქმედებდეს ავტომობილის პროცესზე (საჭისათვის ხელის მირტყმა, ხელის მუხრუჭის ამოწევა და ა. შ.).

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 8 № 2 პარაგრაფის მიხედვით, საფრთხის შექმნის გამო პასუხისმგებლობა (კანონის 7 I პარაგრაფი) გამოირიცხება, თუ მძღოლი იმ ავტომობილით, რომლის მფლობელიც არის მესამე პირი, აზიანებს საკუთარ სამართლებრივ სიკეთებს, განსაკუთრებით კი, როდესაც საკუთარ ავტომობილს ეჯახება.<sup>73</sup>

**ბ) ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა, როდესაც მფლობელი და მძღოლი განსხვავებული პირები არიან – ლიზინგით მიღებული ავტომობილი**

თუ ავტომობილის მფლობელი და მისი მესაკუთრე სხვადასხვა პირები არიან, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მიზნიდან გამომდინარე, დაცული არ არის თავად ეს, სხვის საკუთრებაში მყოფი ავტომობილი.

იმ „ნივთის“ ქვეშ, რომლის დაზიანების შემთხვევაშიც პირი პასუხს აგებს ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით, არ მოიაზრება თავად ექსპლუატაციაში მყოფი მანქანა, არამედ, – მხოლოდ სხვა ნივთები.<sup>74</sup> ეს გადაწყვეტა ემყარება იმ პრინციპს, რომ ავტომობილის მფლობელის გამკაცრებული პასუხისმგებლობის მიზანს მხოლოდ მესამე პირთა დაცვა წარმოადგენს, ამ ავტომობილის ექსპლუატაციიდან

<sup>67</sup> იხ. საპირისპირო მოსაზრებებთან დაკავშირებით: Riedmeyer, ZfSch 2011, 183, Abschnitt 1.a); Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 32 ff.

<sup>68</sup> შდრ. OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 -14 U 77/19 - juris Rn. 44; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10. September 2009 - 12 U 49/09 - juris Rn. 16; Riedmeyer, ZfSch 2011, 183, Abschnitt 1.a); Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 32 ff.

<sup>69</sup> OLG Celle, Urteil vom 30. Juni 2010 -14 U 33/10 - juris Rn. 9.

<sup>70</sup> იხ. ამასთან დაკავშირებით: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 8 StVG (Stand: 01.12.2021) Rn. 36 und Rn. 38.

<sup>71</sup> განსხვავებული მოსაზრებისათვის იხ.: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2009 - 4 U 395/08 - juris Rn. 27.

<sup>72</sup> შდრ. Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 10. September 2009 - 12 U 49/09 - juris Rn. 16; ეს საკითხი ლიად არის დატოვებული.

<sup>73</sup> BGH, Urteil vom 12. Januar 2021 - VI ZR 662/20 - VersR 2021, 522 - juris Rn. 10 ff., თუმცა ეს გადაწყვეტილება საკამათოა.

<sup>74</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 44; BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 11 f.

გამომდინარე, თავსმოხვეული საფრთხეებისაგან.<sup>75</sup> ამიტომაც, გამოირიცხება მძღოლის პასუხისმგებლობა ხსენებული კანონის 18 I 1 პარაგრაფის მიხედვით, რადგან ეს დანაწესი უთითებს „7 I პარაგრაფის შემთხვევებზე“ და შესაბამისად, – ამ ნორმის მიზანზე.<sup>76</sup>

ამ გადაწყვეტის პრაქტიკული შედეგი არის ის, რომ ლიზინგის გამცემს (ავტომობილის მესაკუთრეს), ლიზინგით გაცემული ავტომობილის დაზიანებისას, არ აქვს მოთხოვნის უფლება ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით ლიზინგის მიმღების (ავტომობილის მფლობელის) წინააღმდეგ.<sup>77</sup> იგივე წესი მოქმედებს საკუთრების უზრუნველსაყოფად გადაცემის შემთხვევებში.<sup>78</sup> რა თქმა უნდა, პასუხისმგებლობის გამორიცხვა არ ვრცელდება ბრალზე დამოკიდებულ პასუხისმგებლობაზე და მძღოლი პასუხს აგებს შესაბამისი წინაპირობების არსებობის შემთხვევაში. ის ასევე პასუხს აგებს ლიზინგის ხელშეკრულების (მათ შორის, სტანდარტულ პირობებში გათვალისწინებული ვალდებულების) დარღვევის გამო. ამ უკანასკნელთან დაკავშირებით უნდა ითქვას, რომ გერმანიაში ლიზინგის ხელშეკრულების შესაბამისი სტანდარტული პირობა, გერმანიის უმაღლესი ფედერალური სასამართლოს პრაქტიკის მიხედვით, განიმარტება არა როგორც ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის დამფუძნებელი, არამედ, – როგორც შემთხვევითი განადგურების რისკის გადაკისრების დათქმა.<sup>79</sup>

გერმანიის ფედერალური სასამართლოს მიხედვით (თუმცა ეს მოსაზრება ლიტერატურაში ნაწილობრივ გაკრიტიკებულია), ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფის არგამოყენებიდან გამომდინარეობს ასევე ის შედეგი, რომ: ლიზინგით გაცემული ავტომობილის მესაკუთრეს (ლიზინ-

გის გამცემს), გამომდინარე იქიდან, რომ პირადად არ აგებს პასუხს, – თუ ლიზინგით მიღებული ავტომობილი დაზიანდა გამოურკვეველი ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად, ანუ, როდესაც მძღოლისა თუ მფლობელის ბრალი არ დგინდება – ასევე არ შეეარაცება „ავარიაში წვლილი“ ამ ავარიაში მონაწილე სხვა პირების მიმართ (შიდა პასუხისმგებლობის ფარგლებში), კანონის 17-ე პარაგრაფის საფუძველზე.<sup>80</sup> გერმანიაში იგივე წესი მოქმედებს უზრუნველყოფის საკუთრების გამცემის წინააღმდეგ.<sup>81</sup>

## 6. პასუხისმგებლობის გამორიცხვა დაუძლეველი ძალისა და აურიღებელი მოვლენის შემთხვევაში

### ა) დაუძლეველი ძალა

ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა გამორიცხულია, თუ ზიანის დადგომა დაუძლეველი ძალით არის გამოწვეული (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 II პარაგრაფი). თუმცა დაუძლეველი ძალის წინაპირობები იმდენად მაღალია, რომ პასუხისმგებლობის გამორიცხვის ეს შემადგენლობა პრაქტიკაში მხოლოდ აბსოლუტურ გამონაკლის შემთხვევებში შეიძლება შესრულდეს.

ამისათვის აუცილებელია, რომ ავტომობილის მფლობელმა მიუთითოს და დაამტკიცოს, რომ ზიანის დადგომა გამოწვეულია ექსპლუატაციის რისკების მიღმა მდებარე, გარეგანი, ბუნების ელემენტარული ძალებით თუ მესამე პირების ქმედებით განპირობებული მოვლენით. ეს მოვლენა, ადამიანის გამოცდილებიდან გამომდინარე, არ უნდა იყოს განჭვრეტადი და მისგან თავის დაცვა უკიდურესი წინდახედულობის

<sup>75</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9.

<sup>76</sup> BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 10.

<sup>77</sup> BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 11 f.; BGH, Urteil vom 18. April 2023 VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 9 f.

<sup>78</sup> BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 44; BGH, Urteil vom 27. Oktober 2020 - XI ZR 429/19 - NJW 2021, 550, juris Rn. 9.

<sup>79</sup> იხ. დეტალურად: BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 17 ff.

<sup>80</sup> იხ. დეტალურად: BGH, Urteil vom 18. April 2023 - VI ZR 345/21 - NJW 2023, 2778, juris Rn. 7 ff.; BGH, Urteil vom 7. Dezember 2010 - VI ZR 288/09 - BGHZ 187, 379, juris Rn. 6 ff., თუმცა აქ განვითარებული მოსაზრება საკამათოა.

<sup>81</sup> 75 BGH, Urteil vom 17. Januar 2023 - VI ZR 203/22 - NJW 2023, 1361, juris Rn. 38 ff., თუმცა აქ განვითარებული მოსაზრება საკამათოა.

გამოყენებითაც არ უნდა იყოს შესაძლებელი.<sup>82</sup> ზიანის გამომწვევი ამ ტიპის მოვლენა სახეზეა, მაგალითად, მინისძვრის, მესამე პირის სუიციდური ქცევის [მაგ., თვითმკვლელობის ჩავარდნა ავტომობილის ბორბლების ქვეშ] ან ამ მესამე პირის მხრიდან განზრახვი, ექსპლუატაციასთან დაუკავშირებული ჩარევიდან გამომდინარე.<sup>83</sup> მაგალითის სახით, შესაძლებელია შემთხვევის მოყვანა, როდესაც მესამე პირი, ღამით, ავტობანზე ისვრის ქვებს და ერთ-ერთი ჯერ ერთ მანქანას მოხვდება და იქიდან ასხლეტილი მეორეს დააზიანებს.<sup>84</sup> მართალია, აქ მეორე ავტომობილი ზიანდება იმ ავტომობილის ექსპლუატაციისას, რომელსაც პირველად მოხვდა ქვა; თუმცა, ამ ავტომობილის მფლობელი არ აგებს პასუხს, რადგან სახეზეა დაუძლეველი ძალა.

## ბ) აურიდებელი მოვლენა

გარდა აღნიშნულისა, გერმანიაში, საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფით გათვალისწინებული პასუხისმგებლობა საფრთხის შექმნისათვის ავტომობილის მფლობელებსა თუ მძღოლების შემთხვევაში ერთმანეთის მიმართ [როდესაც, ორივე მხრიდან – ანუ, დამზიანებელიც და დაზარალებულიც – ავტომობილის მფლობელია/მძღოლია] არ დგება, თუ სახეზეა აურიდებელი მოვლენა (*unabwendbares Ereignis*, კანონის 17 III, 18 III პარაგრაფი). ხსენებული კანონის 18 III 2 პარაგრაფში მოცემული ლეგალური დეფინიციის თანახმად, აურიდებ-

ლი მოვლენა სახეზეა, თუ, როგორც ავტომობილის მფლობელმა, ისე მძღოლმა [თუ ისინი განსხვავებული პირები არიან] მიიღეს, გარემოებიდან გამომდინარე, წინდახედულების ყველა შესაძლო ზომა. გერმანიაში ამის აღსაწერად იყენებენ „იდეალური მძღოლის“ ცნებას.

მოთხოვნილია ადეკვატური რეაქცია და მყისიერი ქცევა, რომელიც მნიშვნელოვნად სცდება ჩვეულებრივ გულისხმიერებას (გსკ-ის 276-ე პარაგრაფი; სკ-ის 394 № 1 2 მუხლი).<sup>85</sup> „იდეალური მძღოლი“ არის ის, ვინც იჩენს გაცილებით მეტ ყურადღებას, საზრიანობასა და სიფრთხილეს, ვიდრე საშუალო სტატისტიკური მძღოლი; სიტუაციიდან გამომდინარე, რეაგირებს მყისიერად და ადეკვატურად. ეს ქცევა უნდა იყოს ადამიანური შესაძლებლობების ზღვარზე ან მასთან მიახლოებული.<sup>86</sup>

მოვლენა აურიდებელია, ასევე მაშინაც, როდესაც სამართლებრივი სიკეთის ხელყოფა მართლზომიერი იყო [მართლწინააღმდეგობა გამოვლიცხული იყო]. მაგალითად, თუ, პოლიციის მხრიდან გაქცეული ავტომობილის გამოდევნებისას (იხ. თავი: II. 4. ბ), ამ ორ ავტომობილს შორის შეჯახება ხდება – გამომდინარე იქიდან, რომ პოლიცია მართლზომიერად მოქმედებს<sup>87</sup>, გაქცეულმა პასუხი უნდა აგოს პოლიციის ავტომობილის ყოველგვარი დაზიანებისათვის, რამდენადაც ეს ზიანი გამომწვეულია გამოდევნების შედეგად გაზრდილი რისკებით; იმ დათქმით, რომ ეს რისკები არ იყო შეუსაბამო და არათანაზომიერი გამოდევნების მიზანთან.<sup>88</sup>

<sup>82</sup> აქ დაუძლეველი ძალის დეფინიცია შემოკლებულად არის მოყვანილი. დეტალურად იხ.: BGH, Urteil vom 22. April 2004 - III ZR 108/03 – BGHZ 159, 19, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 15. März 1988 - VI ZR 115/87 - NJW-RR 1988, 986, juris Rn. 13; OLG Köln, Urteil vom 18. August 2023 - I-7 U 21/23 - juris Rn. 20; OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 56/21 - juris Rn. 27.

<sup>83</sup> შეჯამებისათვის იხ.: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 268 ff.

<sup>84</sup> იხ. სუიციდთან დაკავშირებული მსგავსი სიტუაციისათვის: OLG Hamm, Urteil vom 6. Oktober 2003 - 6 U 102/03 - NJW-RR 2005, 393, juris Rn. 6 ff.

<sup>85</sup> OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 28; OLG Celle, Urteil vom 22. Januar 2020 - 14 U 150/19 - juris Rn. 48; vgl. auch BGH, Urteil vom 23. September 1986 - VI ZR 136/85 - NJW-RR 1987, 150, juris Rn. 8.

<sup>86</sup> BGH, Urteil vom 23. September 1986 - VI ZR 136/85 - NJW-RR 1987, 150, juris Rn. 8.

<sup>87</sup> იხ. წინაპირობებთან დაკავშირებით ჟურნალის შემდეგ ნომერში: რუსიაშვილი/ჰაგენლოხი, ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შეწონვის მიხედვით, თავი: I. 2. ე) ეე).

<sup>88</sup> BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 19 f.

## 7. უნებართვო გადაადგილება

ჩვეულებრივ, როგორც ქართულ, ისე გერმანულ სამართალში, გამორიცხულია ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა, თუ სხვა პირი, უნებართვოდ და ამ მფლობელის ბრალის (მისი მხრიდან ბრალეული ხელშეწყობის გარეშე), სარგებლობს ავტომობილით (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 III პარაგრაფი). ამ შემთხვევაში მის მაგივრად (ხოლო, თუ მფლობელიც აგებს პასუხს, მაშინ – დამატებით მასთან ერთად) პასუხს აგებს უნებართვო მძღოლი ისე, როგორც ავტომობილის მფლობელი.

მოცემულ კონტექსტში ყველაზე დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობის მქონე საკითხია, თუ რა ტიპის გულისხმიერების ვალდებულებები ეკისრება მფლობელს, სხვა პირის მიერ ავტომობილის უნებართვო სარგებლობის თავიდან ასაცილებლად. გერმანულ სამართალში, საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილებების 14 II 2 პარაგრაფის მიხედვით, ამოსავალ წერტილს წარმოადგენს დათქმა, რომ ავტომობილი დაცული უნდა იყოს მისით უნებართვო სარგებლობისაგან. გამომდინარე იქიდან, რომ უნებართვო სარგებლობა განსაკუთრებით ხშირად ხდება ავტოსაგზაო შემთხვევების მიზეზი, ავტომობილის მფლობელმა უნდა მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა (ყველაფერი, რაც მას შეიძლება მოეთხოვოს) იმისათვის, რომ გამორიცხოს ავტომობილით უნებართვო სარგებლობის შესაძლებლობა.<sup>89</sup> ამიტომაც, სასამართლო პრაქტიკა, ბრუნვის უსაფრთხოების უზრუნველყოფის მიზნით, ამ მიმართულებით მაღალ მოთხოვნებს უყენებს

მფლობელს და ითხოვს მისგან გულისხმიერების მოთხოვნების ზედმიწევნით დაცვას.<sup>90</sup>

მაგალითად, გაჩერებული ავტომობილის შემთხვევაში, საჭეზე დამაგრებული უნდა იქნეს ჩამკეტი და თავად ავტომობილი (რამდენადაც ეს კონსტრუქციულად შესაძლებელია) სრულად უნდა ჩაიკეტოს. ავტომობილის ხანმოკლე დროით დატოვების შემთხვევაშიც კი, მასში არ უნდა იყოს დატოვებული გასაღები; მათ შორის არც სათადარიგო გასაღები.<sup>91</sup> წინდახედულობის ამ მოთხოვნების შემსუბუქება შესაძლებელია იმ შემთხვევაში, როდესაც ავტომობილი დაყენებულია გარეშე პირთათვის დახურულ სივრცეში (მაგ., გარაჟში).<sup>92</sup>

ავტომობილის გასაღები, ზოგადად, საიმედო ადგილას უნდა იყოს შენახული და მასზე მესამე პირებს წვდომა არ უნდა ჰქონდეთ. მაგალითად, ავტომობილის გასაღები არ უნდა იყოს მოთავსებული გარდერობში ჩამოკიდებულ ტანსაცმელში, რომელზეც მესამე პირსაც მიუწვდება ხელი.<sup>93</sup> დასაშვებია ნაკლები წინდახედულობის გამოყენება, გასაღების სახლის სივრცეში შენახვისას/დატოვებისას, თუ არც ერთი ოჯახის წევრი ან მუდმივი სტუმარი არ არის მიდრეკილი ავტომობილით უნებართვო სარგებლობისაკენ.<sup>94</sup>

ზოგადად, ავტომობილის გასაღების გადაცემა დასაშვებია მხოლოდ სანდო პირისათვის.<sup>95</sup> ეს, ჩვეულებრივ, სახეზეა მაშინ, როდესაც ავტომობილის მფლობელი გასაღებს უტოვებს ბენზინგასამართი სადგურისა თუ ავტოსახელოსნოს პერსონალს, ავტომობილზე შესაბამისი სამუშაოების ჩატარების მიზნით.<sup>96</sup>

<sup>89</sup> BGH, Urteil vom 15. Dezember 1970 - VI ZR 97/69 - NJW 1971, 459, juris Rn. 29.

<sup>90</sup> OLG Frankfurt, Urteil vom 13. Dezember 2001 - 3 U 141/99 - juris Rn. 1; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. März 2004 - 1 U 44/03 - juris Rn. 55; Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 306.

<sup>91</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. März 2004 - 1 U 44/03 - juris; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 8. Juli 2003 - 5 U 177/03 - Orientierungssatz 3, juris.

<sup>92</sup> Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 309; ეს არ ეხება სამშენებლო ობიექტის დახურულ სანოვს (LG Leipzig, Urteil vom 20. Juni

2000 - 01 S 2281/00 - VersR 2002, 1528, juris) ან დახურულ სახელოსნოს (OLG Düsseldorf, Urteil vom 29. August 1974 - 13 U 172/73 - NJW 1975, 1034, juris (სახელმძღვანელო წინადადება).

<sup>93</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 31. Oktober 1988 - 1 U 7/88 - VersR 1989, 638, juris.

<sup>94</sup> ამასთან დაკავშირებული სასამართლო პრაქტიკისათვის იხ.: Laws/Lohmeyer/Vinke in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 7 StVG (Stand: 05.05.2023) Rn. 308 ff.

<sup>95</sup> LG Duisburg, Urteil vom 14. Juli 2017 - 7 S 158/16 - juris Rn. 9.

<sup>96</sup> OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Oktober 1975 - 12 U 92/74 - VersR 1976, 1133, Orientierungssatz 1 in juris.

### III. ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა საქართველოში

საქართველოში ავტომობილის მფლობელის სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობა განწერილია სკ-ის 999-ე მუხლში, რომელიც გადმოსცემს (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7, 8 № 2, 3 პარაგრაფებში გაწერილ პრინციპებს:

**მუხლი 999.** სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურება

1. მგზავრების გადაყვანისა და ტვირთების გადაზიდვისთვის გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების მფლობელი, თუ მისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციას მოჰყვა ადამიანის სიკვდილი, დასახიჩრება ან ჯანმრთელობის მოშლა, ანდა ნივთის დაზიანება, ვალდებულია დაზარალებულს აუნაზღაუროს აქედან წარმოშობილი ზიანი.

2. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ზიანის ანაზღაურების მოვალეობა არ გამოიყენება, როცა:

ა) ზიანდება გადასაზიდი ტვირთი, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა მგზავრს ეს ტვირთი თან მიაქვს;

ბ) ზიანდება სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის მიერ შესანახად მიღებული ნივთი.

3. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ზიანის ანაზღაურების მოვალეობა არ გამოიყენება, როცა ზიანი გამოწვეულია დაუძლეველი ძალით, გარდა იმ შემთხვევებისა, როცა ზიანი წარმოიშვა საავიაციო ტრანსპორტის ექსპლუატაციის დროს.

4. თუ პირი სატრანსპორტო საშუალებას იყენებს მფლობელის ნებართვის გარეშე, იგი ვალდებულია მფლობელის ნაცვლად აანაზღაუროს ზიანი. ამასთან, მფლობელი ვალდებულია აანაზღაუროს მიყენებული ზიანი, თუ სატრანსპორტო საშუალების გამოყენება შესაძლებელი გახ-

და მისი ბრალის გამო. ამ ნაწილის პირველი ნაწილი არ გამოიყენება, თუ მოსარგებლე მფლობელის მიერ დანიშნულია სატრანსპორტო საშუალების სამართავად, ან თუ ეს სატრანსპორტო საშუალება მას გადაცემული ჰქონდა მფლობელისაგან.

#### 1. მფლობელის ცნება

ქართული სასამართლო პრაქტიკა სწორად აიდენტიფიცირებს ავტომობილის მფლობელის ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის საფუძვლებს.<sup>97</sup> თუმცა აწყდება პრობლემებს მფლობელის ცნების სწორად განსაზღვრისას, რაც განპირობებულია იმით, რომ ქართველმა კანონმდებელმა (სხვა „თავისუფალი“ ტერმინის არარსებობის/ვერმოძებნის გამო) გერმანული „Halter“ (სიტყვასიტყვით: „ავტომობილის მპყრობელი/მეპატრონე“) „მფლობელად“ თარგმნა. მოცემულ სიტუაციაში სასამართლოს ცალსახად უნდა გაემიჯნა სანივთოსამართლებრივი მფლობელის ცნება სკ-ის 999-ე მუხლის გაგებით მფლობელის ცნებისაგან. სასამართლოს მხრიდან ამის მცდელობა ყოველთვის დამაჯერებელი არ ყოფილა. მაგალითად უზენასი სასამართლოს ადრეულ გადაწყვეტილებებში<sup>98</sup> ვპოულობთ შემდეგ მსჯელობას:

„უზენაესმა სასამართლომ მიუთითა სსკ-ის 999-ე მუხლის პირველი ნაწილზე და განმარტა, 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 დამქირავე პირი და სხვა. სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად არ ჩაითვლება პირი, რომელიც მართავს სატრანსპორტო საშუალებას სატრანსპორტო საშუალების მფლობელთან შრომის ურთიერთობის საფუძველზე. ამ კანონის შესაბამისად სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად

<sup>97</sup> სუს № 949-2020, 20.01.2022; № ას-494-463-2010, 09.11.2010; № ას-504-481-2016, 30.09.2016; № ას-1245-2020, 01.07.2021; № ას-1158-2020, 12.07.2021; №

ას-589-2021, 14.09.2021; № ას-504-481-2016, 30.09.2016.

<sup>98</sup> სუს № 3კ/435-02, 03.04.2002.

ითვლება იურიდიული პირი ან მოქალაქე, რომელიც ექსპლოატაციას უწევს სატრანსპორტო საშუალებას იჯარის ხელშეკრულების, ქირის ანდა მინდობილობის საფუძველზე. მოცემულ შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალებით უშუალოდ მოსარგებლე პირი, რომელიც იჯარის ხელშეკრულების საფუძველზე ფლობდა ავტომანქანას და ექსპლოატაციას უწევდა მას, ავტომანქანის მფლობელად თვითონვე მოიაზრება. აქედან გამომდინარე, სსკ-ის 999-ე მუხლის პირველ ნაწილში გათვალისწინებული სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად და ზიანის ანაზღაურებაში პასუხისმგებელ პირად გვევლინება იგი და არა მისი მესაკუთრე. საკასაციო სასამართლომ მიუთითა, რომ საოლქო სასამართლომ სატრანსპორტო საშუალების მფლობელობასთან დაკავშირებით არასწორად განმარტა სსკ-ის 155-ე მუხლის მეორე ნაწილი. ამავე მუხლის მესამე ნაწილი მიუთითებს, რომ, თუ პირი ნივთს ფლობს იმ სამართლებრივი ურთიერთობის საფუძველზე, რომელიც განსაზღვრული ვადით ანიჭებს მას ნივთის ფლობის უფლებას ან ავალდებულებს მას, ფლობდეს ნივთს, მაშინ ეს პირი ითვლება პირდაპირ მფლობელად, ხოლო უფლების მიმნიჭებელი ან ვალდებულების დამკისრებელი მიიჩნევა არაპირდაპირ მფლობელად.<sup>99</sup>

ამ გადაწყვეტილებაში სასამართლომ ვერ მოახერხა სსკ-ის 999-ე მუხლის გაგებით მფლობელის ცნების სწორად განსაზღვრა და მისი გამიჯვნა სანივთოსამართლებრივი მფლობელისაგან სსკ-ის 155-ე მუხლის გაგებით. მან ავტომობილის მფლობელი (საფრთხის შექმნის გამო პასუხისმგებლობის ფარგლებში) გააიგივა ნივთის პირდაპირ მფლობელთან. იდენტურ მსჯელობას ვხვდებით უზენაესი სასამართლოს რამდენიმე სხვა გადაწყვეტილებაში.<sup>99</sup> თუმცა ეს (არასწორი) დეფინიცია არ იქნა დაცული და თანმიმდევრულად გატარებული. მაგალითად, 2010 წლის ერთ-ერთ გადაწყვეტილებაში ვხვდებით შემდეგ მოსაზრებებს:<sup>100</sup>

„2009 წელს მოსარჩელემ აღძრა სარჩელი სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის (მესაკუთრის) და ავტოსაგზაო შემთხვევაში უშუალოდ მონაწილე პირის (მოსარგებლის/პირდაპირი მფლობელის) მიმართ სატრანსპორტო საშუალების ექსპლოატაციის შედეგად დამდგარი ზიანის ანაზღაურების და თანხის სოლიდარულად დაკისრების მოთხოვნით. ... საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ 20.07.2010 წლის №ას-254-239-2010 წლის განჩინებაში მიუთითა სსკ-ის 999-ე მუხლის მე-4 ნაწილზე და განმარტა, რომ აღნიშნული ნორმის მიზნებიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად მიიჩნევა პირი, რომელიც იურიდიული საფუძველით ახორციელებს ნივთზე ფაქტობრივ ბატონობას. ... უნდა ვიგულისხმოთ, რომ მფლობელის ნებით სატრანსპორტო საშუალების გადაცემით მისი მიმღები ხდება მართლზომიერი მფლობელი, მაგრამ კანონი განსაზღვრული ნორმით მფლობელის ნების საფუძველზე სატრანსპორტო საშუალების მიმღებ პირად გულისხმობს მოსარგებლეს, რომელსაც ამ ნორმის თანახმად არ ეკისრება პასუხისმგებლობა მის მიერ მიყენებული ზიანისათვის, 999-ე მუხლის მე-4 ნაწილის პირველი წინადადებით გათვალისწინებული შემთხვევის მსგავსად.“

აქ სასამართლომ საპირისპირო მსჯელობა განავითარა: ავტომობილის მფლობელად მიიჩნია მესაკუთრე და მძღოლს უწოდა „მოსარგებლე“. ეს შეიძლება სწორი გადაწყვეტაც ყოფილიყო, ოღონდ მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ სასამართლო გამოიკვლევდა იმ სამართლებრივი ურთიერთობის ეკონომიკურ ქვესარჩულს, რომლის ფარგლებშიც მოხდა ავტომობილის გადაცემა და გააკეთებდა გადაწყვეტილებაში მასზე ცალსახა აპელირებას.

სწორი გადაწყვეტა იქნებოდა შემდეგი: ავტომობილის მფლობელი არის ის პირი, რომელიც იყენებს მას, საკუთარი სახელით, არაგარდამავალი პერიოდის განმავლობაში და განკარგავს მის ბედს.<sup>101</sup> გადამწყვეტია, ავტომობილის, ერთი პირის მიერ მეორისათვის გადაცემის,

<sup>99</sup> სუს № 949-2020, 20.01.2022.

<sup>100</sup> სუს № 254-239-2010, 20.07.2010.

<sup>101</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 3; BGH NJW 1954, 1198; 1983, 1492; 1992, 900.

ეკონომიკური ასპექტები; გადაცემის ამ ურთიერთობის ხანგრძლივობა და მისი ეკონომიკური ბუნება. მაგალითად, დღიური ქირავნობა დამქირავებელს ავტომობილის მფლობელად ვერ აქცევს.<sup>102</sup> გამქირავებელი მხოლოდ მაშინ აღარ არის ავტომობილის მფლობელი, როდესაც ავტომობილი სრულებით გასულია მისი ზეგავლენის სფეროდან.<sup>103</sup> იგივე წესი მოქმედებს ნივთის სარგებლობაში გადაცემის ყველა სხვა ხელშეკრულების შემთხვევაში. გარდა ამისა, ქართული სასამართლოები არ ითვალისწინებენ იმ შესაძლებლობას, რომ ერთდროულად რამდენიმე პირი შეიძლება იყოს ავტომობილის მფლობელი, მაგალითად, ორივე – გამქირავებელი და დამქირავებელი.<sup>104</sup>

ქართული სასამართლო ვერც თავის უახლეს გადაწყვეტილებებში ვერ ახერხებს ავტომობილის მფლობელის ცნების სწორად დეფინირებას და მის გამიჯვნას მოსარგებლისაგან. სასამართლო ვერ აიდეინტიფიცირებს სწორად იმ ფაქტს, რომ პირი, რომელსაც სხვა პირი გადასცემს ავტომობილს, მფლობელი მხოლოდ მაშინ ხდება, როდესაც ავტომობილი ამ სხვა პირის „ზემოქმედების სფეროდან სრულად გასულია“.<sup>105</sup> ამ ნაწილში სასამართლო სკ-ის 999 IV 3 მუხლს არასწორად განმარტავს და ამბობს შემდეგს:

*„აღნიშნული ნორმის მიზნებიდან გამომდინარე, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელად მიიჩნევა პირი, რომელიც იურიდიული საფუძვლით ახორციელებს ნივთზე ფაქტობრივ ბატონობას.“<sup>106</sup>*

ამ წინადადებას ვხვდებით არაერთ სხვა გადაწყვეტილებაში<sup>107</sup>, რაც წარმოადგენს სკ-ის 999 IV 4 მუხლის უკან მდგომი პრინციპების ვერშეცნობას. თუმცა, ამის საპირისპიროდ, ქარ-

თული სასამართლოს მსჯელობა სწორია იმ ნაწილში, რომ მშობლების მხრიდან შვილისათვის ავტომობილის ხანმოკლე დროით გადაცემა ამ უკანასკნელს ავტომობილის მფლობელად არ აქცევს (სკ-ის 999 IV 3 მუხლი).<sup>108</sup>

## 2. დაუძლეველი ძალა

დაუძლეველ ძალას საქართველოს უზენაესი სასამართლო შემდეგნაირად განმარტავს:

*„დაუძლეველი ძალაში იგულისხმება, რომ, მიუხედავად ავტომანქანის გულისყურით მართვისა, ზიანის თავიდან აცილება ვერ ხერხდება. ასეთ შემთხვევაში უნდა დადგინდეს, ზიანი გამოწვეულია თუ არა დაბრკოლებით, რომელიც არ შედიოდა ტრანსპორტის მფლობელის კონტროლის სფეროში და მას გონივრულად არ შეეძლო არც მისი წინასწარ გათვალისწინება და არც დაბრკოლების ან მისი შედეგების თავიდან აცილება, ან დაძლევა, ანუ პირი მოკლებული იყო დაბრკოლებაზე ზემოქმედების შესაძლებლობას.“<sup>109</sup>*

გერმანულ სამართალში ეს დეფინიცია შინაარსობრივად შეესატყვისება არა დაუძლეველ ძალას, არამედ „აურიდებელ მოვლენას“ (იხ. ორივესთან დაკავშირებით ზემოთ). დაუძლეველი ძალა ამგვარად არ შეიძლება განიმარტოს, რადგან ეს იქნებოდა საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის მიზნის უგულებელყოფა. „კონტროლის სფერო“ [კონტროლის სფეროს მიღმა მყოფი მოვლენა] არ წარმოადგენს საგნობრივად სწორ საყრდენსა და ამოსავალ წერტილს დაუძლეველი ძალის განსაზღვრისათვის; გულის ინფარქტიც არ არის კონტროლირებადი (და არც წინასწარ პროგნოზირებადი), თუმცა ის მაინც განეკუთვნება ექსპლუატაციის რისკებს და არ წარმოადგენს დაუძლეველ ძალას.

<sup>102</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 3; BGHZ 116, 200.

<sup>103</sup> OVG Münster NJW 2014, 2811.

<sup>104</sup> Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke/Burmann, 27. Aufl. 2022, StVG § 7 Rn. 4.

<sup>105</sup> შდრ. სუს № ას-566-2022, 29.09.2022.

<sup>106</sup> შდრ. სუს № 1311-2021, 21.04.2022.

<sup>107</sup> შდრ. სუს № ას-77-2022, 20/05/2022; № ას-135-2022, 03.06.2022; № ას-1311-2021, 21.04.2022; № ას-30-2019, 09/06/2020.

<sup>108</sup> სუს № ას-504-481-2016, 30.09.2016, თუმცა ამ შემთხვევაში შეიძლება საკამათო ყოფილიყო, მოხდა თუ არა აქ გადაცემა ავტომობილის ექსპლუატაციის მიზნით, თუ უკვე სკ-ის 999 IV 2 მუხლი იყო გამოყენებადი.

<sup>109</sup> სუს № 494-463-2010; 9.10.2010; № ას-1361-2018, 28.06.2021.

ამის საპირისპიროდ, საქართველოშიც, დაუძლეველი ძალის ცნება უნდა განიმარტოს ზუსტად ისე, როგორც გერმანულ სამართალში (იხ.

ზემოთ) და *force majeure*-ის ცნების საერთაშორისოდ აღიარებული გაგებისა და დეფინიციის მიხედვით.<sup>110</sup>

<sup>110</sup> შდრ. სახელმწიფოებო კონტექსტში *force majeure*-თან დაკავშირებით: რუსიაშვილი, ვალდებულებითი სამართლის ზოგადი ნაწილი, თბილისი 2020, 50-ე და მო-

მდევნო მუხლები; იხ. დელიქტურ კონტექსტში: საფრანგეთი სამოქალაქო კოდექსის 2051-ე მუხლი, *Graziano, Comparative Tort Law, Cases, Materials, and Exercises*, New York 2018, 172 seq.