

ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობა: ავარიის შემთხვევაში წვლილთა შენონა*

ასოც. პროფ. დოქ. გიორგი რუსიაშვილი
თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ულრის ჰაგენლოხი
დრეზდენის უმაღლესი სამხარეო სასამართლოს ყოფილი თავმჯდომარე

1. კონცეპტი და პრაქტიკული მიდგომა:

თუ ავტოსაგზაო შემთხვევაში (ავარიაში), რამდენიმე ავტომობილი მონაწილეობს, მათ მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შენონის მიხედვით, აუცილებლობის ძალით გულისხმობს, რომ, ზოგადად, ყველა მონაწილე პასუხისმგებელია ზიანზე.¹ ამასთან დაკავშირებით (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფში განვიხილავთ შემდეგ: „... თუ [ავარიაში] მონაწილე ავტომობილები მესამე პირის წინაშე კანონის ძალით არიან ვალდებული აუნაზღაურონ ზიანი.“

ამიტომაც, პირველი აზრობრივი მანიპულაცია უნდა იყოს, ყოველი პოტენციური მონაწილის მიმართ დელიქტური შემადგენლობის წინაპირობების შემოწმება, ანუ, უნდა დადგინდეს

მძღოლის პასუხისმგებლობა საფრთხის შექმნისათვის (ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფით) ან პასუხისმგებლობა ნავარაუდები ბრალისათვის (კანონის მე-18 პარაგრაფი). რეალურად მხოლოდ ამის შემდეგ ხდება ის ავარიაში „მონაწილე“ და მხოლოდ ამის შემდეგ იხსნება გზა, ავარიაში შეტანილ წვლილთა შენონის მიხედვით, ამ პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის. ამის შედეგია ის, რომ მძღოლი, რომელიც არ არის ამავდროულად ავტომობილის მფლობელი, თავიდანვე ვერ ჩაითვლება ამ შენონის პროცესის მონაწილედ, თუ ის თავად არ აგებს პასუხს გსკ-ის 823-ე პარაგრაფის მიხედვით ან ნავარაუდები ბრალისათვის (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-18 პარაგრაფის შესაბამისად. მას არ შეეარაჩება არც ავ-

* სტატია პირველად გამოქვეყნდა პროფ. ლადო ჭანტურას 60 წლის იუბილისადმი მიძღვნილ კრებულში (თბილისი, 2023).

¹ BGH, Urteil vom 17. November 2009 - VI ZR 64/08 - NJW 2010, 930, juris Rn. 13, für § 254 BGB; იხ.

ლიზინგით მიღებული ავტომობილის შემთხვევაში მფლობელის პასუხისმგებლობასთან დაკავშირებით: 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.

ტომობილის მფლობელის მიერ ავარიაში შეტანილი კაუზალური წვლილი², გამომდინარე იქიდან, რომ პასუხისმგებლობის ერთიანობა (Haftungseinheit) მძღოლსა და ავტომობილის მფლობელს შორის (იხ. ამასთან დაკავშირებით ქვემოთ, თავი: I. 2. და მომდევნო თავები), თავის ამოსავალ წინაპირობად მიითვლის, რომ ორივე პირი პასუხისმგებელია ზიანის დადგომისათვის.

თუმცა სასამართლო პრაქტიკაში, ჩვეულებრივ, ამ ლოგიკურად წინმსწრები საფეხურის გამოტოვება ხდება, თუ ერთი მონაწილის კაუზალური წვლილი, წვლილთა შენონის ფარგლებში, გადანონის მეორე მონაწილის კაუზალურ წვლილს. მოცემულ სიტუაციაში საკითხი, საერთოდ აგებს თუ არა პოტენციური მონაწილე პასუხს, საბოლოო ჯამში, არარელევანტურია (და არ ახდენს ზეგავლენას გადაწყვეტილებაზე), რადგან ის კაუზალური წვლილი, რომელიც მას შეეარაცხება, შედეგის კუთხით, არ გამოიწვევდა მის წილობრივ პასუხისმგებლობას. ამიტომაც, ჩვეულებრივ, უფრო დამაჯერებელი და მარტივია, რომ ამ ტიპის პოტენციური მონაწილის მიმართ, ლოგიკურად წინმსწრები პასუხისმგებლობის საფუძვლის შემოწმება [საერთოდ აგებს თუ არა პასუხს] საერთოდ არ მოხდეს და მისი ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება უკუგდებულ იქნეს მხოლოდ იმაზე მითითებით, რომ მისი (თუნდაც ჰიპოთეტური) წვლილი ავარიაში უფრო ნაკლებია, ვიდრე მეორე მონაწილის.

მაგალითად, თუ გზაჯვარედინზე ერთმანეთს ეჯახება ორი ავტომობილი, რომელთაგან ერთ-ერთი მოძრაობდა დასაშვები სიჩქარით მთავარ გზაზე (შესაბამისად, ჰქონდა უპირატესობა), ხოლო მეორე – მეორეხარისხოვან გზაზე და შესაბამისად, ჰქონდა მოცდის ვალდებულება, აქ არაგონივრულია და მხოლოდ დროის კარგვა იმ საკითხის გამორკვევა – უპირატესობის მქონე ავტომობილის მხარეზე დამატებით იყო თუ არა სახეზე დაუძლეველი ძალა (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 II პარაგრაფი) თუ აურიდებელი მოვლენა (კანონის 17 III პარაგრაფი). მოცემული გადაწყვეტა

ძალაშია მით უფრო, რამდენადაც დაუძლეველი ძალის სამართლებრივი შემადგენლობის წინაპირობები იმდენად მაღალია, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევებთან დაკავშირებულ პრაქტიკაში მხოლოდ აბსოლუტური გამონაკლისის სახით შეიძლება იყოს მოცემული (იხ. ამასთან დაკავშირებით თავი: II. 6. ა). თუმცა, მკაცრად სქემატური მიდგომა მოითხოვს, რომ იმ პირებს შორის პასუხისმგებლობის საკითხის გარკვევისას, რომლებიც პასუხს აგებენ ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე დელიქტური წესით, დამატებით შემოწმდეს, ხომ არ არის აქ სახეზე პასუხისმგებლობის გამორიცხვა კანონის 17 III პარაგრაფის მიხედვით.

მიუხედავად ამისა, მთელ რიგ შემთხვევებში, ისედაც თვალნათელია [და შესაბამისად, დასაშვებია ზემოთ ხსენებული საფეხურის გამოტოვება], რომ უპირატესობის (უპირატესი მოძრაობის უფლების) მქონე ავტომობილის მფლობელის კაუზალური წვლილი ავარიაში, ნებისმიერ შემთხვევაში, უფრო ნაკლებია ვიდრე – მოცდის (გზის დათმობის) ვალდებულების მქონე ავტომობილის მფლობელის (იხ. ქვემოთ თავი: 2. ბ) ბ). ამიტომაც, ამ ტიპის შემთხვევებში, უფრო მარტივი და დამაჯერებელია, ჰიპოთეტურად იქნეს დაშვებული, რომ უპირატესობის მქონე ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა (პრინციპულად) სახეზეა და მხოლოდ ამის შემდგომ ეტაპზე – პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მასში შეტანილ წვლილთა შენონის მიხედვით – დადგინდეს, რომ მხოლოდ მოცდის ვალდებულების მქონე ავტომობილის მფლობელი (თუ მძღოლი) აგებს პასუხს, რადგან ავარიის გამომწვევაში მისი წვლილი გადანონის. ეს წესი მით უფრო ძალაშია შუქნიშნის წითელზე გაჩერების ვალდებულების დარღვევისას.

მაშინაც კი, როდესაც, შედეგის კუთხით, პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მის გამომწვევაში შეტანილ წილთა თანაფარდობის მიხედვით ხდება, ხშირ შემთხვევებში, სამოსამართლო თუ საადვოკატო პრაქტიკისათვის აზრს მოკლებულია ცალკე დაასაბუთოს, თუ რატომ არ არის აქ

² შდრ. BGH, Urteil vom 17. November 2009 - VI ZR 64/08 - NJW 2010, 930, juris Rn. 13.

სახეზე დაუძლეველი ძალა თუ აურიდებელი მოვლენა. ამ გარემოებების არარსებობა უკვე თავისთავად იგულისხმება, როდესაც პასუხისმგებლობაში წვლილთა შენონაზე და მონაწილეთა კაუზალურ წვლილებზე იწყება საუბარი (რაც აუცილებლობის ძალით გამორიცხავს დაუძლეველ ძალასა თუ აურიდებელ მოვლენას). ამიტომაც, ჩვეულებრივ, საკმაოდ მოუხეშავად და ზედმეტად გამოიყურება, ამ ტიპის კონტექსტში დაუძლეველ ძალასთან და აურიდებელ მოვლენასთან დაკავშირებული განაზრებები (განსაკუთრებით, თუ ისინი სიღრმისეულ ხასიათს ატარებენ).

2. ავარია რამდენიმე ავტომობილის მონაწილეობით

ა) ზოგადი კრიტერიუმები/ამოსავალი წესი:

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-17 პარაგრაფის მიხედვით, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება და მისი ფარგლები, პირველ რიგში, დამოკიდებულია იმაზე, თუ რამდენად არის ეს ზიანი ერთი ან მეორე მონაწილის მიერ კაუზალურად განპირობებული [წვლილთა შენონის მიხედვით პასუხისმგებლობის განსაზღვრა].

ამ კანონისმიერი რეგულაციის უკან დგას ის მოსაზრება, რომ ავტომობილის ექსპლუატაციის შედეგად წარმოშობილი საფრთხე არა მხოლოდ პასუხისმგებლობის დამაფუძნებელია, არამედ აისახება, ასევე, პასუხისმგებლობის გამომწვევაში შეტანილ წვლილთა შენონაზეც. თუ პასუხისმგებლობის საფუძველი კონსტრუირებულია, როგორც საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობა (მაგალითად, ხსენებული კანონის 7 I პარაგრაფი), მართალია, ერთი მხრივ, გადამწყვეტია მოვალეობის დარღვევის ხარისხი

და, მეორე მხრივ, გაკიცხვადობის ხარისხი ბრალის განსაზღვრისას³, თუმცა პასუხისმგებლობის წილის საბოლოო განსაზღვრა ხდება მაინც შეფასებითი მსჯელობის საფუძველზე; ზიანის გამომწვევი ყველა გარემოების შენონით.

ზიანის გამომწვევ ამ გარემოებებს განეკუთვნება, გარდა არსებული (თანა)ბრალეულობისა (ბრალით განპირობებული წვლილისა), განსაკუთრებით ის საკითხი, თუ რა ტიპისა და რა ინტენსივობის იყო კონკრეტულად შექმნილი საფრთხე და რა მოვლენამ თუ ქცევამ გაააქტიურა ზიანის გამომწვევი კაუზალური ჯაჭვი, ანუ, ითამაშა სასხლეტი მექანიზმის ფუნქცია ზიანის მომტანი ხდომილების დადგომისათვის. გარდა ამისა, მნიშვნელოვანი შეიძლება იყოს მონაწილე ავტომობილებიდან წარმომდგარი და გამომდინარე ექსპლუატაციის კონკრეტული საფრთხეები. ეს საფრთხეები განისაზღვრება ისეთი ობიექტური კრიტერიუმებით, როგორცაა – ავტომობილის სიდიდე, წონა და სიჩქარე გზის საფართან და მეტეოროლოგიურ პირობებთან მიმართებით. განსაკუთრებული მნიშვნელობა შეიძლება შეიძინოს (საკუთარი ბრალით განპირობებულმა) ავტომობილის გაუმართაობამ (მაგალითად, გამსკდარმა საბურავმა ან მუხრუჭის განყვეტილმა ტროსმა). ბრალის მიღმა, შესაძლოა, ასევე, მძღოლის ჯანმრთელობის მდგომარეობა (მაგ., უეცარი გულყრა, პანიკური რეაქცია კრაზანის კბენაზე), რამაც განაპირობა ავარია, წარმოადგენდეს შენონის არსებით კრიტერიუმს.⁴

აა) ბრალის მნიშვნელობა:

თუ ავარიის ერთ ან რამდენიმე მონაწილეს მიუძღვის ბრალი მის გამომწვევაში, პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, შენონის კრიტერიუმის სახით, ეს ასევე უნდა იყოს გათვალისწინებული.⁵ თუმცა ის შენონის მხოლოდ „ერთ-ერთ“

³ Scholten in: Freyermann / Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 33.

⁴ შდრ. ერთობლიობაში: OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn. 6; OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 - NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 6; Scholten in: Freyermann/Wellner, jurisPK-Straßen-

verkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 27 ff.

⁵ BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 15. Mai 2018 - VI ZR 231/17 - NJW 2018, 3095, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 26.

კრიტიკიუმს წარმოადგენს⁶ და არაფერს ცვლის იმასთან დაკავშირებით, რომ შენონა და მისი რეზულტატი, პირველ რიგში, ზიანის გამომწვევაში წვლილზე უნდა იყოს ორიენტირებული.⁷

თუმცა, ხშირად მხოლოდ მძლოლის ბრალი არის არსებითი და, ხანდახან, შენონის გადამწყვეტი კრიტიკიუმიც.⁸ ეს ეხება განსაკუთრებით ისეთ შემთხვევებს, როდესაც გადაცდომა წარმოადგენს მოძრაობის წესების უხემ დარღვევას და გაააქტიურა ზიანის გამომწვევი კაუზალური ჯაჭვი (იხ. ამასთან დაკავშირებით: თავი ბბ). თუმცა, ეს არ ნიშნავს, რომ თავიდანვე იმ მძლოლს მიუძღვის გადამწყვეტი წვლილი ავარიაში, რომელსაც ბრალეული გადაცდომა შეეწვება. ამის ნათელსაყოფად შეიძლება შემდეგი მაგალითის მოშველიება:

მსუბუქი ავტომობილის მძლოლი მოძრაობს დასაშვები სიჩქარით დასახლებულ პუნქტში და მას მოულოდნელად გზაზე წინ გადაურბენს ბავშვი. მძლოლი შეიძლება ბრალის გარეშე მოქმედებდეს (კონკრეტული გარემოებების გათვალისწინებით), თუ ის მიიჩნევს, რომ ბავშვის სიცოცხლისათვის საშიში შეჯახების თავიდან აცილება შეუძლია მხოლოდ საპირისპირო ზოლზე მკვეთრად გადასვლით; ეს ძალაშია, ჩვეულებრივ, მაშინაც კი, როდესაც საპირისპირო ზოლზე, გარკვეული დისტანციით, სატვირთო მანქანა მოძრაობს. თუ ამ სატვირთო მანქანის მძლოლი დასაშვებ მაქსიმალურ სიჩქარეს გადააჭარბებს 10 კმ/სთ-ით, ხოლო სიჩქარის ლიმიტის დაცვის შემთხვევაში, დროულად მოასწრებდა დამუხრუჭებას, სატვირთო ავტომობილის მძლოლი შეიძლება იყოს ავარიის ერთადერთი მონაწილე, რომელსაც შეეწვება ზიანის გამომწვევი ბრალეული გადაცდომა. თუმცა, მიუხედავად ამისა, შეჯახების გადამწყვეტი ფაქტორი იყო

არა დასაშვები სიჩქარის უმნიშვნელო გადაჭარბება სატვირთოს მძლოლის მხრიდან, არამედ ის გარემოება, რომ მსუბუქი ავტომობილის მძლოლი, თუნდაც ბრალის გარეშე, საპირისპირო ზოლზე გადავიდა. როგორც არ უნდა იყოს ამ ტიპის სიტუაციაში ავარიაში ცალკე აღებული კაუზალური წვლილის შეფასება, ნებისმიერ შემთხვევაში, სატვირთოს მძლოლის კაუზალური ბრალეული წვლილი იწონის უფრო ნაკლებს, ვიდრე მსუბუქი ავტომობილის მძლოლის არაბრალეული კაუზალური წვლილი. ამ უკანასკნელმა გადახვევის მანევრით ბიძგი მისცა არა მხოლოდ კონკრეტულ, ზიანის მომტან ხდომილებას, არამედ წარმოშვა საგზაო მოძრაობისათვის დამახასიათებელი სპეციფიკური საფრთხე იმით, რომ შემხვედრი ავტომობილის მოახლოების მიუხედავად (უმნიშვნელოა თუ რა მიზეზით), გადავიდა საპირისპირო ზოლზე. დელიქტუუნარო ბავშვის მიერ შეტანილი ფაქტობრივი/ობიექტური წვლილი ავარიაში, რა თქმა უნდა, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში შენონისას, ვერც ერთი ფორმით ვერ იქნება გათვალისწინებული.

ბბ) შემთხვევები, როდესაც ავარიაში წვლილი არ გაითვალისწინება

ავარიაში ავტომობილის მფლობელის წვლილი, რომელიც არ არღვევს თავის მოვალეობებს, შეიძლება, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში შენონისას, სრულებით უკან დაიხიოს და არ იქნეს გათვალისწინებული, თუ ავარიის მეორე მონაწილე უხეშად არღვევს საგზაო მოძრაობის წესებს და ძირითადად მისი ამ ქცევით არის განპირობებული ზიანის დადგომა.⁹

ამის ტიპური მაგალითებია: დასახლებულ

Januar 2016 VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 10.

⁶ BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953.

⁷ BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8.

März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8.

⁸ Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 32.

⁹ BGH, Urteil vom 24. September 2013 - VI ZR 255/12 - NJW 2014, 217, juris Rn. 7, zu § 9 StVG; BGH, Urteil vom 13. Februar 1990 - VI ZR 128/89 - NJW 1990, 1483, juris Rn. 20; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23- juris Rn. 59;

პუნქტში უკნიდან შეჯახება, სულ მცირე, ერთ-ზოლიან გზაზე ან, მრავალზოლიან გზაზე, მთლიანი ცხვირით შეჯახება (რაც მიანიშნებს იმაზე, რომ ორივე ავტომობილი ერთ ზოლში მოძრაობდა და წინა ავტომობილს მარჯვენა ზოლში არ გადმოუხვევია)¹⁰; უკნიდან შეჯახება ავტობანზე, თუ არ მტკიცდება, რომ მანამდე წინა ავტომობილი მარჯვენა ზოლში გადმოვიდა¹¹; წითელ შუქნიშანზე გაჩერების ვალდებულებისა¹² თუ გზაჯვარედინსა ან გზის გასაყარზე გზის დათმობის ვალდებულების სხვა მნიშვნელოვანი დარღვევა¹³; მარცხნივ შემხვევი ავტომობილის შეჯახება [საპირისპირო ზოლში მოძრავე] შემხვედრ ტრანსპორტთან¹⁴; დასაშვები სიჩქარით გადამსწრებ ტრანსპორტთან შეჯახება მას შემდეგ, რაც ავტომობილმა მიწის ნაკვეთზე ან მიწოდებულ გზაზე შეუხვია¹⁵; შემხვედრ ტრანსპორტთან შეჯახება, თუ დგინდება, რომ ავარიის ერთ-ერთმა მონაწილემ გზის გამყოფი ხაზი გადაკვეთა¹⁶ ან წესების დარღვევით გადაასწრო,¹⁷ სადგომიდან გამომავალ¹⁸ თუ შეხვევის პროცესში მყოფ¹⁹ ავტომობილსა და სწრაფ, უწყვეტ სატრანსპორტო მოძრაობაში ჩართულ ავტომობილს შორის შეჯახება ან შეჯახება, რომელიც გამონვეულია წესების დარღვევით გამორთული მასუქებით²⁰.

ავარიის ერთ-ერთი მონაწილის მიერ საგზაო მოძრაობის წესების უხეში დარღვევის შემთხვევაში, შესაძლებელია მისი და სხვა მონაწილის პასუხისმგებლობის წილთა თანაფარდობა 100:0-ზე იყოს, მიუხედავად იმისა, რომ ამ სხვა მონაწილეს მსუბუქი ბრალი შეეცაცხება.²¹ მაგალითად, ასეთი შემთხვევაა სახეზე, როდესაც ერთი მხარე უხეშად არღვევს წითელ შუქნიშანზე გაჩერების წესს ან გზის დათმობის ვალდებულებას და მეორე მხარე, რომელიც უპირატესობით სარგებლობს, მხოლოდ უმნიშვნელოდ აჭარბებს სიჩქარის ლიმიტს.²²

სასამართლო პრაქტიკა ხელმძღვანელობს ზოგადი წესით, რომ ავარიაში წვლილი, რომელიც შეწონისას 20%-ზე ნაკლებს იწონის, საერთო ანონ-დანონვისას საერთოდ ყურადღების მიღმა რჩება. ეს ნიშნავს იმას, რომ სასამართლოები, მაგალითად, „ფიქტიურ“ 10%-იან წვლილს, მთლიანი შეწონის დროს, არ ითვალისწინებენ და უკან ხევენ ავარიის სხვა მონაწილის გადამწონავ წვლილთან მიმართებით.

გ) ექსპლუატაციიდან მომდინარე საფრთხე

ავტომობილის ექსპლუატაციისათვის დამახასიათებელი იმანენტური რისკები გერმანიაში,

Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 35.

¹⁰ Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 25; OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 85; იხ. ყვითელი შუქნიშნის ანთებისა და სრული მუხრუჭის გამოყენების შემდეგ, უკნიდან შეჯახებასთან დაკავშირებით OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. Juni 2020 - 1 U 47/18 - juris Rn. 42 ff.

¹¹ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 14.

¹² Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2023 - 3 U 11/23 - NJW-RR 2023, 1069, juris Rn. 15.

¹³ Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 16. Dezember 2021 - 12 U 42/21 - NJW-RR 2022, 600, juris Rn. 11.

¹⁴ BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 15. f.

¹⁵ OLG Hamm, Beschluss vom 27. Juni 2022 - I-7 U 19/22 - juris Rn. 21; OLG Oldenburg, Urteil vom 30. Juli 2020 - 14 U 13/18 - DAR 2021, 93, juris Rn. 47; KG Berlin, Urteil vom 15. August 2005 - 12 U 41/05 - juris Rn. 9.

¹⁶ Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 24. April 2018 - 5 U 103/17 - DAR 2018, 628, juris Rn. 13 ff.

¹⁷ OLG München, Beschluss vom 26. Mai 2023 - 24 U 587/23 - NJW 2023, 3173, juris Rn. 23.

¹⁸ OLG Hamm, Urteil vom 21. Dezember 2021 - I-7 U 21/20 - DAR 2022, 146, juris Rn. 20, გადანყვეტილებაში საუბარია სადგომიდან გამომავალ სპეციალური დანიშნულების ავტომობილზე.

¹⁹ OLG Celle, Urteil vom 27. Mai 2009 - 14 U 2/09 - juris Rn. 29; OLG Köln, Urteil vom 22. August 2008 - I-1 U 59/07 - juris Rn. 15.

²⁰ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 18.

²¹ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. April 2023 - 3 U 11/23 - NJW-RR 2023, 1069, juris Rn. 15.

²² OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. Februar 2014 - I-1 U 56/13 - juris Rn. 35; ქვედა ინსტანციის სასამართლოების მიერ დადგენილი პრაქტიკა.

ჩვეულებრივ, „ექსპლუატაციის სტანდარტულ რისკად“ მოიხსენიება. თუ პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში შენონისას ხდება „ექსპლუატაციის რისკზე“ აპელირება, ამით შემოკლებულად გადმოცემულია ის შინაარსი, რომ, ერთი მხრივ, არ არის სახეზე არც ბრალი და არც (სტანდარტულ სიტუაციასთან შედარებით) გაზრდილი რისკები და, მეორე მხრივ, არ მტკიცდება არც დაუძლეველი ძალისა და აურიდებელი მოვლენის არსებობა.

თუ, კონკრეტული შემთხვევის თავისებურებიდან გამომდინარე, ავტომობილის ექსპლუატაციასთან დაკავშირებული რისკები, სტანდარტულ სიტუაციასთან შედარებით, იზრდება, გერმანიაში საუბრობენ, ჩვეულებრივ, „ექსპლუატაციის გაზრდილ საფრთხეზე“. თუმცა ეს ცნება გადაღბნილია და მისი სამართლებრივი შინაარსი ცალსახად მოხელთებადი არ არის. ის გამოიყენება მაშინაც, როდესაც: საფრთხე გაზრდილია ერთ-ერთი აქტორის ბრალით; ერთ-ერთი მონაწილის მიერ განხორციელებული მანევრი, საგზაო მოძრაობაში, საშიშ მანევრად შეიძლება ჩაითვალოს; თავად ავტომობილის სახეობაა ისეთი, რომ კონკრეტულ სიტუაციაში განსაკუთრებულ საფრთხეებს განაპირობებს.

მაგალითად, თუ მოძრაობის ერთ-ერთი მონაწილე გავლის/წინსვლის უპირატესობით სარგებლობს, სხვა მონაწილის მიერ მეორად გზაზე მარცხნივ შეხვევა უფრო მეტი საფრთხის შემცველია, ვიდრე წინსვლის გაგრძელება. აქედან გამომდინარე, მარცხნივ შემხვევი ავტომობილის ექსპლუატაციით გამოწვეული საფრთხე უფრო მაღალია, ვიდრე იმ ავტომობილის, რომელიც შეუფერხებლად აგრძელებს წინ მოძრა-

ობას.²³ თუ მარცხნივ შემხვევ ავტომობილს, დამატებით, შემხვედრი ტრანსპორტის ხილვადობაც შეზღუდული აქვს, ეს ფაქტორიც ზრდის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხეებს – და შესაბამისად უნდა იქნეს გათვალისწინებული ავარიაში წვლილთა შერაცხვისას (ზრდის წვლილს).²⁴ თუმცა, თუ მარცხნივ მოხვევის მანევრი რეგულირდება „მწვანე ისრით“ აღჭურვილი საგზაო სიგნალით, მარცხნივ მომხვევი და პირდაპირ მოძრავი ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხეები თანაბარია.²⁵ ამის პრაქტიკული შედეგია ის, რომ, ავარიის შემთხვევაში, რომლის კონკრეტული მიზეზის გარკვევაც შეუძლებელია (ვის ჰქონდა „მწვანე“?), ავარიაში მონაწილე ორივე მხარის წვლილი თანაბარწონადად მიიჩნევა (ნახევარი-ნახევარზე).

მაგრამ, ასევე ავტომობილის კონსტრუქციასთან დაკავშირებული თავისებურებები, როგორცაა სიგანე, სიგრძე, ავტომატიზებული მართვის ხარისხი, მასა ან რთული დამორჩილებადობა სახიფათო სიტუაციებში, ასევე მართვის სპეციფიკური მახასიათებლები ან (თუნდაც წესების დაცვით) ავტომობილის მიერ განვითარებული მაღალი სიჩქარე²⁶, შეიძლება ჩაითვალოს გაზრდილი საფრთხის გამომწვევ ფაქტორებად.²⁷ შესაბამისად, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-17 პარაგრაფის მიხედვით შენონისას, ცალკეულ შემთხვევებში, შეიძლება ასევე ჩაითვალოს, რომ მოტორიზებული ორბორბალა, მისი აჩქარების უნარისა და არასტაბილურობის გამო, ექსპლუატაციის გაზრდილ საფრთხეს განაპირობებს.²⁸ როგორც ეს უფრო დეტალურად იქნება წარმოდგენილი IV. 2. დ)-თავში, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის

²³ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 35; OLG Hamm, Beschluss vom 25. Juli 2022 - I-7 U 4/22 - juris Rn. 40.

²⁴ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 35.

²⁵ BGH, Urteil vom 6. Mai 1997 - VI ZR 150/96 - NJW-RR 1997, 1111, juris Rn. 9; LG Essen, Urteil vom 21. Juni 2021 - 5 O 6/21 - juris Rn. 26; LG Görlitz, Urteil vom 15. März 2019 - 5 O 384/18 - juris Rn. 22.

²⁶ ავტობანებზე ე. წ. რეკომენდებული სიჩქარის გადაჭარბებასთან დაკავშირებით: Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. November 2022 - 7 U 41/22 - NJW-RR 2023, 247,

juris Rn. 24; OLG Düsseldorf, Urteil vom 21. November 2017 - I-1 U 44/17 - NJW-RR 2018, 788, juris Rn. 22.

²⁷ იხ. სრულად: Scholten in: Freyemann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 48.

²⁸ BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010, 83, juris Rn. 28; OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 - I-7 U 106/20 - juris Rn. 21; OLG Stuttgart, Urteil vom 5. Dezember 2018 - 9 U 76/18 - juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 30. Mai 2016 - 6 U 13/16 - NJW-RR 2017, 149, juris Rn. 38.

ფარგლებში წვლილთა შეწონისას, ასეთმა გარემოებებმა სასწორის პინა ერთი მხარის საზიანოდ მხოლოდ იმ შემთხვევაში შეიძლება გადაწონოს, თუ მათ ექნებათ გავლენა ზიანის მომტან კონკრეტულ ხდომილებაზე.

ბ) პასუხისმგებლობის შემადგენლობების შემონმების თანმიმდევრულობა

ის თანმიმდევრული აზრობრივი ნაბიჯები, რომლებსაც უნდა მიჰყვეს სამართლის შემფარდებელი პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში შეწონისას, შეიძლება შემდეგნაირად შეჯამდეს:²⁹

„გერმანიის საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფის თანახმად, ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება და მოცულობა დამოკიდებულია კონკრეტულ გარემოებებზე. განსაკუთრებით იმაზე, თუ რამდენად არის ზიანი გამომწვეული უპირატესად ერთი ან მეორე მხარის მიერ. პირველ რიგში, აუცილებელია განისაზღვროს თითოეული მონაწილის წვლილი [ავარიამი] (იხ. BGH, NZV 2007, 190, Rn. 15). შემდეგ უნდა მოხდეს ამ წვლილთა ურთიერთშეწონა. შეწონისას გასათვალისწინებელია კონკრეტული შემთხვევის ყველა ის გარემოება, რომელიც დადგენილია, ანუ, უდავოა, დაშვებულია ან დამტკიცებულია გერმანიის სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 286-ე პარაგრაფის მიხედვით და რამაც გამოიწვია ავარია; პირველ რიგში, მნიშვნელოვანია ზიანის მომტანი ხდომილების გამომწვევაში მხარეთა მონაწილეობის ხარისხი. შეფასების ერთ-ერთი კრიტერიუმია თითოეული მონაწილის ბრალი (BGH, NJW 2017, 1177 Rn. 8).

გ) მხოლოდ დადგენილი ფაქტები:

აა) სახელმძღვანელო წესები:

დადგენილი სასამართლო პრაქტიკის თანახმად, ავარიაში წვლილთა შეწონისას, გაითვალისწინება მხოლოდ ის გარემოებები, რომლებიც ფაქტობრივად არის დადგენილი, რაც გულისხმობს უდავო და დადასტურებულ ფაქტებს.³⁰ ამასთან, თითოეულმა ჩართულმა მხარემ უნდა მიუთითოს მეორე მონაწილის ბრალის დამადასტურებელ გარემოებებზე, წარადგინოს შესაბამისი მტკიცებულებები და გაიმეოროს იგივე შეწონის მისთვის ხელსაყრელი შედეგის დამადასტურებელ გარემოებებთან მიმართებით.³¹

პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში შეწონისას არ უნდა იყოს გათვალისწინებული მხოლოდ ნავარაუდები ფაქტობრივი წვლილი ან მხოლოდ ზიანის მიყენების შესაძლებლობა შექმნილი სარისკო სიტუაციის გამო.³² ბრალთან დაკავშირებული კანონისმიერი პრეზუმფციები, რომლებიც მხოლოდ ექსკლუპაციის (თავის მართლების) ვალდებულებას აკისრებს მეორე მხარეს, შეწონისას არ გაითვალისწინება.³³ მტკიცების ტვირთის განაწილებასთან დაკავშირებული ეს წესები განაპირობებენ მხოლოდ ბრალის პრეზუმფციას, რომელიც შეიძლება მერყეობდეს უმცირესი გაუფრთხილებლობიდან წინდახედულობის ზომების ყველაზე მძიმე დარღვევამდე. სამართლებრივ წვლილთა შეწონაზე საუბარი შესაძლებელია მხოლოდ მას შემდეგ, როდესაც დადგინდება თუ რა ფაქტობრივი წვლილი მიუძღვის თითოეულ მხარეს [ავარიამი]. წინააღმდეგ შემთხვევაში, მოხდებოდა მხოლოდ განტოლების უცნობი წევრის ცნობილ

²⁹ ამონარიდი: OLG Nürnberg, Endurteil vom 29. März 2022 - 3 U 4188/21 - NJW 2022, 2483, juris Rn. 17.
³⁰ BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 7.
³¹ BGH, Urteil vom 13. Februar 1996 - VI ZR 126/95 - NJW 1996, 1405, juris Rn. 11; OLG Zweibrücken, Beschluss vom 26. Juli 2022 - 1 U 172/21 - juris Rn. 6; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht,

Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 26.
³² Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 26; OLG Düsseldorf, Urteil vom 24. September 2019 - I-1 U 82/18 - MDR 2020, 219, juris Rn. 40.
³³ BGH, Urteil vom 20. März 2012 - VI ZR 3/11 - NJW 2012, 2425, juris Rn. 12, für Mitverschulden nach § 254 BGB; Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 37.

წევრთან შედარება, რაც უშედეგოა³⁴; სასამართლო გადაწყვეტილებები დაფუძნებული იქნებოდა ვარაუდებზე და არა დადგენილ ფაქტებზე.

ბბ) prima facie-მტკიცებულება

(1) სახელმძღვანელო წესები:

მტკიცების სამართლის ზოგადი პრინციპების თანახმად, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში წვლილთა შენონისას, გაითვალისწინება ავარიის მონაწილე მხარის ბრალი, თუ მოცემულია ამ ბრალის არსებობის გაუქარწყლებელი მტკიცებულება.³⁵ ბრალის ტიპური კანონისმიერი პრეზუმფციებისგან განსხვავებით, prima facie-მტკიცებულების პრინციპები დაკავშირებულია საგზაო მოძრაობის კონკრეტულ სიტუაციასთან და, შესაბამისად, ავარიის მონაწილის კონკრეტულ ქცევასთან.

გერმანიის ფედერალური უმაღლესი სასამართლო ამასთან დაკავშირებით ამბობს შემდეგს:³⁶

„მე-17 ველი

prima facie-მტკიცებულება გამოიყენება, როდესაც დადგენილია მოვლენათა ტიპური თანმიმდევრობა, რომელიც, ცხოვრებისეული გამოცდილების მიხედვით, იძლევა მიზეზობრივ კავშირზე ან ბრალეულ ქცევაზე დასკვნის გაკეთების შესაძლებლობას (შდრ. BGH, Urteil vom 1. August 2023 - VI ZR 82/22 - NJW 2023, 3159, juris Rn. 26; BGH, Beschluss vom 28. Februar 2023 - VI ZR 98/22 - NJW-RR 2023, 700 Rn. 12; ...).

მე-18 ველი

სასამართლო პროცესზე ავარიის ხდომილებასთან მიმართებით prima facie-მტკიცებულების გამოყენება წინაპირობად მიითვლის ამ ავარიის ფარგლებში მოვლენათა განვითარების ნარატივს, საიდანაც, ზოგადი ცხოვრებისეული

გამოცდილებიდან გამომდინარე, დამაჯერებელია დავასკვნათ, რომ საგზაო მოძრაობის მონაწილემ დაარღვია ამ მოძრაობაში გამოსაჩენი აუცილებელი წინდახედულობის ზომები; საქმე უნდა ეხებოდეს სიტუაციას, როდესაც, როგორც წესი, ცხოვრებისეული გამოცდილების საფუძველზე, მოსალოდნელია რომ პირმა [ავარიის გამონვევაში] ბრალეული წვლილი შეიტანა. თუმცა, მხოლოდ „ძირითადი მოვლენა“ არ არის საკმარისი, როგორც prima facie-მტკიცებულებების საფუძველი, თუ ცნობილია ავტოსაგზაო შემთხვევის სხვა გარემოებები, რომლებიც, როგორც ატიპიური ნიშნები, ეწინააღმდეგება იმ ტიპურობას, რომელიც სხვა ჩვეულ შემთხვევებში გვხვდება [მოვლენათა ატიპიურ განვითარებაზე მიანიშნებს]. [prima facie-მტკიცებულებებზე აპელირებისათვის] აუცილებელია, რომ ავარიის მთელი დადგენილი თანმიმდევრობა, ცხოვრებისეული გამოცდილებიდან გამომდინარე, ტიპურად მიანიშნებდეს იმაზე, რომ, ავარიის გამონვევისას, საგზაო მოძრაობის მონაწილემ, რომლის წინააღმდეგაც უნდა იქნეს გამოყენებული ეს მტკიცებულებები, ბრალეულად მოქმედებდა.

არის თუ არა კონკრეტული შემთხვევის ფაქტობრივი გარემოებები მართლაც ამ გაგებით ტიპური, შეიძლება დადგინდეს მხოლოდ მთლიანი ხდომილების ყველა ფაქტობრივი ელემენტის ყოვლისმომცველი შეფასების საფუძველზე, რომელიც გამომდინარეობს მხარეთა უდავო არგუმენტებიდან და მათ საფუძველზე მიღებული დასკვნებიდან. უფრო მეტიც, ზოგადად, სიფრთხილვა რეკომენდებული პირველადი prima facie-მტკიცებულების გამოყენებისას, რადგან ის საშუალებას იძლევა მივიღოთ დასკვნები მიზეზობრივ კავშირსა თუ ბრალეულ ქცევასთან დაკავშირებით, მოვლენების ტიპურ თანმიმდევრობასა და გამოცდილების ზოგად პრინციპებზე დაყრდნობით, კონკრეტული მიზეზის ან ბრალის დადგენის გარეშე (შდრ. BGH, Urteil

³⁴ BGH, Urteil vom 20. März 2012 - VI ZR 3/11 - NJW 2012, 2425, juris Rn. 12.

³⁵ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 6 ff.; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR

179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11; OLG Celle, Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 40 ff.

³⁶ ამონარიდი – BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587 - juris, ციტატები მცირედ შეცვლილია.

vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15, NJW 2016, 1098 Rn. 14 ...)".

ამ თვალსაზრისით ტიპურია თუ არა სიტუაცია, შეიძლება შეფასდეს მხოლოდ მთლიანი მოვლენის ყველა ფაქტობრივი ელემენტის (რომლებიც გამომდინარეობს მხარეთა (უდავო) საპროცესო მოხსენებიდან და მათ საფუძველზე მიღებული დასკვნებიდან) ყოვლისმომცველი შესწავლის საფუძველზე.³⁷

თუმცა, **prima facie**-მტკიცებულებების გამოყენებას ხელს არ უშლის, ავარიის მონაწილის მტკიცება, რომ, თავისთავად ტიპური ძირითადი მოვლენის გარდა, არსებობს გარემოებები, რომლებიც ეწინააღმდეგება მოვლენის ტიპურობას.³⁸ ამ შემთხვევაში, მან უნდა დაამტკიცოს, რომ რეალურად არსებობს გარემოებები, რომლებიც მოვლენის ატიპიურ ხასიათზე მეტყველებენ. მან, როგორც ამას სასამართლო პრაქტიკა უნოდებს, უნდა „შეარყიოს“, ანუ, გააქარწყლოს **prima facie**-მტკიცებულების დამაჯერებლობა.³⁹ ეს სახეზე გვეჩვენებდა, თუ აღნიშნულ მაგალითში სადავო იქნებოდა, მოძრაობდა თუ არა მოახლოებული ავტომობილი მაშუქების გარეშე. ამ შემთხვევაში, დადგენილ ფაქტებზე დაყრდნობით, **prima facie**-მტკიცებულება შემხვევი პირის წინააღმდეგ ისაუბრებდა (ქვემოთ: თავი (3)). მას შეუძლია შეარყიოს/გაანეიტრალოს ეს **prima facie**-მტკიცებულება და დაამტკიცოს, რომ შემხვედრი ავტომობილი არ იყო განათებული.

(2) უკნიდან შეჯახების მაგალითი:

პრაქტიკაში, ყოველთვის არ არის მარტივი გასამიჯნი შემთხვევა, როდესაც თავიდანვე არ

არის შესრულებული **prima facie**-მტკიცებულების წინაპირობები, იმ შემთხვევისაგან, როდესაც, მართალია, ეს წინაპირობები შესრულდა, მაგრამ ეს **prima facie**-მტკიცებულება გაქარწყლებულია. ეს გავლენას ახდენს მითითებისა და მტკიცების ტვირთის განაწილებაზე. მოცემული თემატიკა განხილული იქნება უკნიდან შეჯახების მაგალითის გამოყენებით. ეს მაგალითები ასევე ნათელყოფენ, იმ დეტალურ დიფერენცირებას, რომელსაც აკეთებს გერმანული სასამართლო პრაქტიკა:

ზოგადი ცხოვრებისეული გამოცდილების თანახმად, პირი, რომელიც საგზაო მოძრაობისას სხვა ავტომობილს უკნიდან ეჯახება, ჩვეულებრივ, დამნაშავეა – სავარაუდოა, რომ ის უყურადღებოდ მართავდა ავტომობილს: არ დაიცვა უსაფრთხოების საკმარისი მანძილი ან არ დაიცვა დასაშვები სიჩქარე. აქედან გამომდინარე, **prima facie**-მტკიცებულება, როგორც წესი, მიუთითებს მის ბრალეულობაზე.⁴⁰ ზოგადი პრინციპების თანახმად, ამ ვარაუდის უკუგდება დასაშვებია მხოლოდ მაშინ, როდესაც უკნიდან შემჯახებელი მიუთითებს და დაამტკიცებს მოვლენათა ატიპიურ თანმიმდევრობას, რომელიც ბრალეულობის საკითხს სხვა კუთხით წარმოაჩენს.⁴¹ მაგალითად, ეს სახეზეა, როდესაც დამტკიცდება, რომ მრავალზოლიან გზაზე ავტომობილმა განახორციელა გადასწრების მანევრი და, შესაძლოა (საკუთარი გაბარიტებიდან გამომდინარე), უკან მომავალ ავტომობილს დაუფარა გზაზე დაბრკოლების ხილვადობა და შემდეგ ამ გადასწრებმა უშუალოდ დაბრკოლების წინ შეიცვალა ზოლი.⁴² **prima facie**-მტკიცებულება ასევე შეიძლება შეირყეს იმით, თუ უკნიდან შე-

³⁷ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - NJW 2012, 608, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 14.

³⁸ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11.

³⁹ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5.

⁴⁰ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 13.

Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - BGHZ 192, 84, juris Rn. 7; BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5; OLG München, Urteil vom 11. Mai 2022 - 10 U 2165/21 - NJW-RR 2022, 1113, juris Rn. 4; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 9 ff.

⁴¹ BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 20. Oktober 2016 - III ZR 302/15 - juris Rn. 41 f.

⁴² BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 5.

მჯახებელი დაამტკიცებს, რომ წინა ავტომობილი მოულოდნელად და არაპროგნოზირებად მკვეთრად გაჩერდა, გაჩერების მანძილის (საკუთარი დამუხრუჭების მანძილს + უკანმომავლის რეაქციისათვის საჭირო დისტანცია) დაცვის გარეშე, მაგალითად, შეჯახების გამო. თუმცა, უკან მომავალი მძღოლი ყოველთვის მზად უნდა იყოს წინა სატრანსპორტო საშუალების სრული ან გადაუდებელი გაჩერებისთვის, ასე რომ, **prima facie**-მტკიცებულება შეიძლება შეარყიოს მხოლოდ დამუხრუჭების ან გაჩერების მანძილის შემცირებამ და არა თავად სრულმა დამუხრუჭებამ.⁴³

როდესაც რამდენიმე ავტომობილი ჯაჭვურად [მიჯრით] უკნიდან ეჯახება ერთმანეთს, (როდესაც ავტომობილის ორივე ნაწილი შეჭეჭყილია) **prima facie**-მტკიცებულების პრინციპები არ ვრცელდება ავტომობილის წინა დაზიანებაზე, თუ არ დგინდება, რომ წინა ნაწილის დაზიანება მხოლოდ მას შემდეგ მოხდა, რაც მას უკნიდან სხვა ავტომობილი შეეჯახა. წინა ნაწილის დაზიანება შეიძლება გამონეული იყოს იმით, რომ ორივე მხრიდან შეჭეჭყილი ავტომობილი, თავდაპირველად (შეჯახებამდე), დროულად გაჩერდა და მხოლოდ უკნიდან მომავალი ავტომობილის შეჯახების შედეგად შეეჯახა წინ მდგომს, მაგრამ ასევე იმით, რომ ჯერ ის შეეჯახა წინ მდგომს და მხოლოდ ამის შემდეგ მოხდა შემდგომი შეჯახება უკნიდან (სტანდარტული შეკითხვა პირველი ავტომობილის მძღოლისადმი: „მხოლოდ ერთხელ შეაჯანჯლარა მას თუ – ორჯერ?“).⁴⁴

რაც შეეხება ორივე მხრიდან შეჭეჭყილი ავტომობილის უკანა ნაწილის დაზიანებას, სასამართლო პრაქტიკაში გაბატონებული მოსაზრე-

ბის თანახმად, **prima facie**-მტკიცებულება უკნიდან შემჯახებლის საწინააღმდეგოდ მოქმედებს მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ დადგენილია, რომ მისი დამუხრუჭებისა თუ გაჩერების მანძილი არ შემცირებულა წინა (ორივე მხრიდან შეჭეჭყილი) ავტომობილის თავდაპირველი შეჯახების შედეგად.⁴⁵

ეს პრობლემა არაერთი სასამართლო პროცესის მიზეზი ხდება, განსაკუთრებით მრავალზოლიან გზებზე უკნიდან შეჯახების შემთხვევებში. ამ შემთხვევების თავისებურება იმაში მდგომარეობს, რომ ერთზოლიანი გზებისგან განსხვავებით, უსაფრთხო მანძილი, რომელიც თავდაპირველად დაცული იყო უკან მოძრავი ავტომობილის მიერ, შეიძლება შემცირდეს წინა ავტომობილის მიერ ზოლში გადმოხვევის გამო. მიუხედავად ამისა, სასამართლოები ზოგადად იყენებენ **prima facie**-მტკიცებულების პრინციპებს, ასევე, მრავალზოლიან გზებზე უკნიდან შეჯახებისას, როგორც ქალაქგარეთ⁴⁶, ისე ქალაქის გზაზე.⁴⁷ თუმცა, უკნიდან შეჯახება თავისთავად არ არის საკმარისი **prima facie**-მტკიცებულების გამოსაყენებლად, თუ დადგინდება, რომ წინა ავტომობილმა შეჯახებამდე ზოლიდან ზოლში გადმოუხვია. ასეთ შემთხვევებში, ზოგადი ცხოვრებისეული გამოცდილება, როგორც წესი, აღარ მეტყველებს უკანა მძღოლის ბრალეულობაზე.⁴⁸ თუ წინ მოძრავი მძღოლი უარყოფს ზოლის შეცვლას, რომელზეც აპელირებს უკან მოძრავი მძღოლი, თუმცა ეს უკანასკნელი ვერ ახერხებს ამის დამტკიცებას, რჩება მოცემულობა (თუ დადგენილი გარემოებები სხვა რამეზე არ მეტყველებენ), რომ უკნიდან შეჯახება, როგორც წესი, უკან მომავლის ბრალია. წინ მიმავალ მძღოლს, რომელიც აპელირებს **prima**

⁴³ BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 6; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 15.

⁴⁴ იხ. სრულად: OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 87/20 - juris Rn. 12; OLG München, Urteil vom 12. Mai 2017 - 10 U 748/16 - juris Rn. 6; OLG Hamm, Urteil vom 06.02.2014 - 6 U 101/13 - NJW 2014, 3790, juris Rn. 9; OLG Düsseldorf, Urteil vom 12.06.2006 - I-1 U 206/05 - juris Rn. 30.

⁴⁵ OLG Hamm, Urteil vom 06.02.2014 - 6 U 101/13 - NJW 2014, 3790, juris Rn. 12; OLG Koblenz, Urteil

vom 16. November 2020 - 12 U 207/19 - NJW-RR 2021, 280, juris Rn. 18; LG Osnabrück, Urteil vom 29. März 2022 - 1 O 1867/20 - juris Rn. 32.

⁴⁶ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 10.

⁴⁷ KG Berlin, Urteil vom 22. Dezember 2021 - 25 U 33/21 - MDR 2022, 430, juris Rn. 37.

⁴⁸ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2011 - VI ZR 177/10 - BGHZ 192, 84, juris Rn. 11.

facie-მტკიცებულებაზე, ზოგადად არ მოეთხოვება იმის მტკიცება, რომ ზოლის შეცვლა არ მომხდარა.⁴⁹

განსაკუთრებით, მრავალზოლიან ურბანულ გზებზე უკნიდან შეჯახების შემთხვევაში, ზოგჯერ ავარიის გარეგნული დათვალიერებითაც შეიძლება გაკეთდეს დასკვნა შეჯახების ატიპიურ სცენარზე. ეს ჩვეულებრივ ეხება იმ შემთხვევებს, როდესაც დარტყმის არეები მხოლოდ მცირე ზომისაა (მაგალითად, როდესაც მარცხენა ზოლზე შეჯახებისას დარტყმის ცენტრი უკნიდან შემჯახებლის მარჯვენა წინა ფრთაზე და წინა ავტომობილის უკანა ნაწილზე მოდის) და განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც დარტყმა არ ხდება ავტომობილების გრძივი ღერძების პარალელურად.⁵⁰ მსგავსი პრინციპი ვრცელდება გზების შეერთების მონაკვეთში ავტომობილების შეჯახებაზე ზოლის შეცვლის დროს, როდესაც ავტომობილი მრავალზოლიანი გზიდან ერთზოლიან გზაზე გადადის.⁵¹

ზოლის შეცვლის შემდეგ უკნიდან შეჯახების შემთხვევაში, აღდება უკანა მძღოლის ბრალეულობის ტიპურ-სიტუაციური ვარაუდი, თუ საკმარისი დრო იყო გასული ზოლის ცვლილებასა და დარტყმის მომენტს შორის. კერძოდ: ეს დრო საკმარისი უნდა ყოფილიყო უკნიდან მოძრავი ავტომობილის მძღოლისთვის, რათა რეაგირება მოეხდინა და „გადაეწყო“ მართვის სტილი წინა ავტომობილის მოძრაობაზე; განსაკუთრებით

კი, მორგებოდა უსაფრთხოების მანძილის შემცირებას.⁵² სხვა სიტყვებით რომ ავხსნათ: prima facie-მტკიცებულებით მოცემულად ითვლება იმ მძღოლის ბრალეულობა, რომელმაც შეიცვალა ზოლი, რამდენადაც დგინდება, რომ შეჯახება ორ ავტომობილს შორის მოხდა ზოლის შეცვლასთან უშუალო დროით და სივრცით კავშირში.⁵³

(3) ავარიის გამომწვევი კაუზალობისა და ბრალის დამატებითი მაგალითები (საკვანძო სიტყვებით შეჯამებული):

შეჯახება მარცხნივ შემხვევ და პირდაპირ მომავალ ავტომობილებს შორის:

თუ მარცხნივ შემხვევი მძღოლი არღვევს პირდაპირ მოძრავი ავტომობილის უპირატესი მოძრაობის უფლებას, prima facie-მტკიცებულება, ჩვეულებრივ, მეტყველებს ამ შემხვევის ბრალზე; ეს მოქმედებს როგორც შემხვედრ ავტომობილთან⁵⁴, ასევე გადამსწრებთან მიმართებით (ორმაგი წინდახედულობის მოვალეობიდან⁵⁵ გამომდინარე).⁵⁶ თუმცა, ეს მხოლოდ იმ შემთხვევაშია ძალაში, როდესაც პირდაპირ მოძრავი მძღოლის უპირატესი მოძრაობის უფლება შეცნობადი იყო (შესაბამისი გულისხმიერების გამოყენების შემთხვევაში) გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მძღოლისათვის.⁵⁷ ეს შესაძლოა საეჭვო და საკამათო იყოს, განსაკუთრებით, განათების ფარების ჩართვის წესების დარღვევის შემთხვევაში.

⁴⁹ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 12.

⁵⁰ Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 3; KG Berlin, Urteil vom 22. Dezember 2021 - 25 U 33/21 - juris Rn. 32; KG Berlin, Beschluss vom 20. November 2013 - 22 U 72/13 - NJW-RR 2014, 809, juris Rn. 7.

⁵¹ LG Hamburg, Urteil vom 3. März 2023 - 337 O 50/22 - juris Rn. 32 und Rn. 52.

⁵² OLG Frankfurt, Urteil vom 9. Juni 2020 - 22 U 70/18 - juris Rn. 8; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 7. Oktober 2022 - 7 U 51/22 - juris Rn. 10 f.

⁵³ Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 12 U 77/22 - NJW 2023, 370, juris Rn. 18; KG Berlin, Urteil vom 10. Februar 2021 - 25 U 160/19 - MDR 2021, 677, juris Rn. 7; OLG Köln, Urteil vom 10.

⁵⁴ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 13. Februar 2007 - VI ZR 58/06 - NJW-RR 2007, 1077, juris Rn. 8; OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2023 - 1 U 208/20 - juris Rn. 50; OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 30.

⁵⁵ როგორც წინა, ისე უკანა ტრანსპორტთან მიმართებით ყურადღების გამოჩენის ვალდებულება.

⁵⁶ Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 26. Juli 2023 - 7 U 42/23 - NJW-RR 2023, 1451, juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 8. Juli 2022 - I-7 U 106/20 - NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 9; OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 - juris Rn. 11.

⁵⁷ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 15; OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 27 - აქ გამოყენებულია ფრაზა „გონივრულ ფარგლებში“.

prima facie-მტკიცებულებაზე აპელირება არ არის გამორიცხული მხოლოდ იმის გამო, რომ პირდაპირ მომავალი მძლოლი გადაჭარბებული სიჩქარით (თუნდაც მნიშვნელოვნად გადაჭარბებული სიჩქარით) მოძრაობდა, რადგან ეს არ აუქმებს შემხვედრი ტრანსპორტის უპირატესი მოძრაობის უფლებას.⁵⁸ თუმცა, თუ დადგინდა, რომ პირდაპირ მოძრავი ავტომობილი, გადაჭარბებული სიჩქარის გამო, არ იყო შემჩნევადი გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მძლოსათვის, მარცხნივ შეხვევის/მოხვევის მანევრის დაწყებამდე (მაგალითად, ბრმა მოსახვევის გამო), უმაღლესი სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, ამ შემთხვევაში **prima facie**-მტკიცებულება შერყეულად უნდა ჩაითვალოს.⁵⁹

ავარია გზაჯვარედინზე:

გზაჯვარედინზე ან გზათა შეერთების მონაკვეთზე, პრიორიტეტულ გზაზე მოძრავ (უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე) ავტომობილსა და გზის დათმობის ვალდებულების მქონე ავტომობილს შორის შეჯახების შემთხვევაში **prima facie**-მტკიცებულება მეტყველებს ამ უკანასკნელის ბრალეულობაზე.⁶⁰ დამატებითი დეტალებისთვის იხილეთ წინა დისკუსია მარცხნივ შემხვევსა და პირდაპირ მოძრავ ავტომობილს შორის შეჯახებასთან დაკავშირებით.

განათების მოთხოვნების დარღვევა:

განათების ფარების ჩართვის მოთხოვნების

დარღვევის შემთხვევაში, პირველი შთაბეჭდილება შეიძლება მიუთითებდეს, რომ ავარია გამოიწვია სწორედ ამ მოვალეობის დარღვევამ.⁶¹ თუმცა, საეჭვოა, მოქმედებს თუ არა ეს წესი მაშინაც, როდესაც შემხვედრი ავტომობილი, რომელსაც არ აქვს ჩართული სათანადო განათება, მაინც ხილული იყო ავარიის მონაწილე მარცხნივ შემხვევი მძლოსათვის.⁶² ასეთ სიტუაციაში, უფრო სავარაუდოა საგზაო მოძრაობისა და მოვლენათა განვითარების ატიპიური სცენარი. რაც გულისხმობს, რომ **prima facie**-მტკიცებულების პრინციპები არ უნდა იყოს გამოყენებული, არც მარცხნივ შემხვევი ავტომობილის მიერ გზის დათმობის მოვალეობის დარღვევიდან გამომდინარე და არც შემხვედრი ავტომობილის მიერ განათების ფარების ჩართვის მოვალეობის დარღვევის გამო.⁶³

შეჯახება მოპირდაპირე სავალ ზოლზე/სავალი ზოლიდან გადასვლა:

თუ მძლოლი გადადის მისი სავალი ზოლიდან და შედეგად ეჯახება მოპირდაპირე ზოლზე მოძრავ შემხვედრ ავტომობილს, **prima facie**-მტკიცებულება მეტყველებს მისი ბრალეულობის სასარგებლოდ.⁶⁴ თუმცა, მოვლენათა განვითარების ტიპური სცენარი, რომელსაც შეიძლება დაემყაროს **prima facie**-მტკიცებულება, აღარ გვაქვს სახეზე იმ შემთხვევებში, როდესაც მძლოლი, მართალია, გადადის სწორი და კარგად ხილვადი გზიდან, თუმცა ეს პირდაპირ არის გამო-

⁵⁸ BGH, Urteil vom 7. Februar 2012 - VI ZR 133/11 - NJW 2012, 1953, juris Rn. 8; KG Berlin, Urteil vom 21. Februar 2019 - 22 U 122/17 - juris Rn. 29.

⁵⁹ OLG Düsseldorf, Urteil vom 17. Januar 2023 - 1 U 208/20 - juris Rn. 52; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 17. September 2009 - 12 U 26/09 - MDR 2010, 265, juris Rn. 24; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 30. Januar 2007 - 4 U 409/06 - MDR 2007, 1069, juris Rn. 42.

⁶⁰ OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 11; OLG Zweibrücken, Urteil vom 4. November 2020 - 1 U 78/19 - juris Rn. 32; OLG München, Urteil vom 19. Oktober 2018 - 10 U 1153/17 - juris Rn. 8.

⁶¹ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 18; OLG Rostock, Urteil

vom 11. März 2011 - 5 U 122/10 - DAR 2011, 263, juris Rn. 22.

⁶² იხ. OLG Hamm, Urteil vom 9. November 2022 - I-11 U 38/22 - NJW-RR 2023, 463, juris Rn. 14: მოტოციკლისტი მოძრაობს სიბნელეში ანეული წინა ბორბლით.

⁶³ იხ. ასევე: BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn 15.

⁶⁴ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 18. Juni 2020 - 4 U 4/19 - juris Rn. 78; OLG Hamm, Urteil vom 8. September 2015 - I-9 U 131/14 - NJW-RR 2016, 405, juris Rn. 43; OLG Frankfurt, Urteil vom 4. März 2014 - 15 U 144/12 - juris Rn. 20; OLG Düsseldorf, Urteil vom 29. September 2009 - I-1 U 157/08 - juris Rn. 41.

წვეული იმით, რომ, თავის მხრივ, მას გადაეღობა სხვა, შემხვედრი ზოლიდან გადმოსული ავტომობილი, რომელმაც გადასწრების მანევრის დასრულება მხოლოდ ბოლო მომენტში მოასწრო.⁶⁵

დინამიურ მოძრაობაში შესვლა ან ამოძრავება:

თუ შეჯახება ხდება ავტომობილის დინამიურ მოძრაობაში (ტრაფიკში) შესვლასთან ან იქ ამოძრავებასთან უშუალო დროით და სივრცით კავშირში, *prima facie*-მტკიცებულება მეტყველებს ამ შემსვლელი/ამოძრავებული მძღოლის ბრალეულობის სასარგებლოდ.⁶⁶ თუმცა, მოვლენათა განვითარების ტიპური სცენარის არარსებობის გამო, ეს ვარაუდი არ მოქმედებს, თუ შეჯახება ხდება ცალმხრივი მოძრაობის ქუჩაზე, მოძრაობის წესების დარღვევით, უკუსვლით მოძრავ ავტომობილთან.⁶⁷

ავტოსადგომზე ავარია პარკირების ადგილებიდან ერთდროულად გამოსვლისას:

იმ შემთხვევებში, როდესაც დადგინდა, რომ შეჯახება მოხდა უკუსვლისას (რაც ნიშნავს, რომ უკუსვლით მოძრავი მძღოლი შეჯახების მომენტში ჯერ კიდევ არ იყო გაჩერებული), თუნდაც ამ ტიპის ავარია ავტოსადგომზე მოხდეს, ზოგადი ცხოვრებისეული გამოცდილების თანახმად, მიიჩნევა, რომ უკუსვლით მოძრავმა დაარღვია გულისხმიერების ვალდებულება და ამით (სულ მცირე, ნაწილობრივ მაინც) შეიტანა წვლილი ავარიის გამომწვევაში.⁶⁸ თუმცა, *prima facie*-მტკიცებულება არ მოქმედებს იმ მძღოლის წინააღმდეგ, როდესაც არ შეიძლება იმ

სცენარის გამორიცხვა, რომ მას, შეჯახების მომენტში, ავტომობილი უკვე სრულად ჰქონდა გაჩერებული და მხოლოდ ამის შემდეგ დაეჯახა სადგომიდან უკუსვლით გამოსული სხვა ავტომობილი.⁶⁹

ავტომობილში ჩაჯდომა და ავტომობილიდან გადმოსვლა:

თუ ავარია ხდება ავტომობილში ჩაჯდომასა თუ ავტომობილიდან გადმოსვლასთან უშუალო დროით და სივრცით კავშირში, *prima facie*-მტკიცებულება მეტყველებს იმ პირის მიერ გულისხმიერების ვალდებულების დარღვევაზე, რომელიც ჯდება ან გადმოდის ავტომობილიდან.⁷⁰

ავტომობილის მართვა დაუშვებელ კონდიციაში/მართვის მოწმობის გარეშე მართვა:

დაუშვებელ კონდიციაში ავტომობილის მართვისა და მართვის მოწმობის გარეშე მართვის შემთხვევებში *prima facie*-მტკიცებულების გამოყენებასთან დაკავშირებული საკითხები განხილულია: IV.2.დ) აა) თავში.

გგ) პრაქტიკული შედეგები:

ფაქტობრივი პერსპექტივის ფუნდამენტური ცვლილებაა საჭირო პასუხისმგებლობის ამ ამოსავალი წინაპირობების დადგენიდან (ავარიაში წილთა შეწონის საფუძველზე) პასუხისმგებლობის განსაზღვრაზე გადასვლისას. ეს ცვლილება

⁶⁵ BGH, Urteil vom 19. März 1996 - VI ZR 380/94 - NJW 1996, 1828, juris Rn. 11.

⁶⁶ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 - juris Rn. 14; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Februar 2023 - 7 U 63/22 - DAR 2023, 572, juris Rn. 13; OLG Hamm, Urteil vom 21. Dezember 2021 - I-7 U 21/20 - DAR 2022, 146, juris Rn. 14; vgl. auch BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587, juris Rn. 20.

⁶⁷ BGH, Urteil vom 10. Oktober 2023 - VI ZR 287/22 - MDR 2023, 1587, juris Rn. 20.

⁶⁸ BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 15.

Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11.

⁶⁹ BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10; BGH, Urteil vom 15. Dezember 2015 - VI ZR 6/15 - NJW 2016, 1098, juris Rn. 15; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 11; OLG Hamm, Beschluss vom 9. Februar 2023 - I-7 U 3/23 - juris Rn. 7.

⁷⁰ BGH, Urteil vom 6. Oktober 2009 - VI ZR 316/08 - NJW 2009, 3791, juris Rn. 12; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 24. März 2023 - 3 U 9/23 - juris Rn. 15.

გამომდინარეობს (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფისა და ამავე კანონის მე-17 პარაგრაფის ურთიერთკავშირიდან.

(გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით დადგენილი პასუხისმგებლობის ფაქტობრივი წინაპირობების განხილვის ფარგლებში, ავტომობილის მფლობელის საზიანოდ და მისი პასუხისმგებლობის დამფუძნებლად უნდა იყოს გათვალისწინებული ყველა გარემოება, რომელთა უარყოფასაც ის ვერ ახერხებს. თუმცა, როდესაც პასუხისმგებლობის შემადგენლობის წინაპირობები დაკმაყოფილებულია და საქმე ეხება რამდენიმე მონაწილის (ავტომობილის მფლობელის) მიერ გამოწვეულ ავარიას, რის გამოც აუცილებელია პასუხისმგებლობის განსაზღვრა ხსენებული კანონის 17 I პარაგრაფის შესაბამისად, ინდივიდუალური შემთხვევის ყველა შესაბამისი გარემოება უნდა იყოს შეფასებული. თუმცა, ამ შეფასებაში ჩართვას ექვემდებარება მხოლოდ ის გარემოებები, რომლებიც დადგენილია ზემოთ აღწერილი ხერხით. ვარაუდები ან დაუდასტურებელი მტკიცებები გათვალისწინებული არ უნდა იქნეს.

ეს არ ახდენს გავლენას იმ ფაქტზე, რომ ობიექტურად დადგენილი (საგზაო მოძრაობაში მნიშვნელობის მქონე) მოვლენებიდან გამომდინარე (მეტ-ნაკლებად მნიშვნელოვანი) საფრთხის შექმნა წარმოადგენს პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას შესაბამის კაუზალურ წვლილს. ეს ფაქტორი შეიძლება იყოს ერთადერთი რელევანტური კაუზალური წვლილი ავარიაში, თუ ავარიის გარემოებები სხვაგვარად გაურკვეველი რჩება [მხოლოდ ერთდერთ მონაწილეს შეეცხებოდეს ავარიის გამომწვევა].

მაგალითად, თუ ორი ავტომობილი ერთმანეთს ეჯახება შემხვედრ მოძრაობაში და ვერ დგინდება ავარიის გამომწვევი მოვლენების ზუ-

სტი და ცალსახა თანმიმდევრობა, განსაკუთრებით, თუ რომელი ავტომობილი გადავიდა მოპირდაპირე ზოლზე ან რა სიჩქარით მოძრაობდნენ ავტომობილები, ერთადერთ კაუზალურ წვლილად ავარიაში, შეიძლება მიჩნეულ იქნეს მხოლოდ იმ საფრთხის/რისკის საკუთარ თავზე აღება, რომელიც კონკრეტულ გარემოებებში მოცემულ გზაზე მოძრაობისთვისაა დამახასიათებელი. ვინაიდან ასეთ სიტუაციებში ეს რისკი, ჩვეულებრივ, ერთნაირია მოძრაობაში ჩართული ორივე მონაწილისათვის [ორივე მათგანის მიერ თანაბრადაა განპირობებული], მიზანშეწონილია პასუხისმგებლობის თანაბარი განაწილება (იხ. ავტომობილთა განსხვავებულ გაბარიტებთან დაკავშირებით: თავი დ) ბბ) (2)).

დ) ზიანის კაუზალობა:

არასწორი მოქმედება ან საფრთხის შექმნა შეიძლება შეერაცხოს ავტომობილის მფლობელს და მხოლოდ მაშინ ზრდის მისი პასუხისმგებლობის წილს⁷¹, როდესაც ამან გავლენა მოახდინა ავარიის კონკრეტულ გარემოებებზე და ხელი შეუწყო მას.⁷²

აა) ავტომობილის მართვა დაუშვებელ კონდიციაში/მართვის მოწმობის გარეშე მართვა:

ამრიგად, ის ფაქტი, რომ ავარიაში მონაწილე მძღოლი ავტომობილს დაუშვებელ კონდიციაში (ალკოჰოლის ან ნარკოტიკების მოხმარება, ან ჯანმრთელობის მდგომარეობა) მართავდა, ავარიაში შეტანილ წვლილთა შეწონისას, მხოლოდ მაშინ გადაწონის სასწორის პინას მის მხარეს, როდესაც ამ კონდიციას კონკრეტული გავლენა ჰქონდა ავარიაზე.⁷³ ალკოჰოლით გამომწვეული მართვის აბსოლუტური უუნარობის შემთხვევაში, ამის სასარგებლოდ მეტყველებს *prima facie*-

⁷¹ სიტყვასიტყვით: „შეერაცხება წილის გამზრდებლად“.

⁷² BGH, Urteil vom 6. Oktober 2009 - VI ZR 316/08 - NJW 2009, 3791, juris Rn. 12; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 24. März 2023 - 3 U 9/23 - juris Rn. 15.

⁷³ BGH, Urteil vom 10. Januar 1995 - VI ZR 247/94 - NJW 1995, 1029, juris Rn. 10; OLG Frankfurt, Urteil vom 3. Februar 2010 - 12 U 47/08 - juris Rn. 9; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Juni 2007 - 12 U 188/06 - juris Rn. 3: ალკოჰოლით გამომწვეული მართვის უუნარობა.

მტკიცებულება, თუ ავარია მოხდა იმ გარემოებებში, რომლებთან გამკლავებაც ფიზიკურად მძღოლს არ გაუჭირდებოდა.⁷⁴ ალკოჰოლით განპირობებულ მართვის ტიპურ შეცდომებს განეკუთვნება, მაგალითად, შემთხვევა, როდესაც მძღოლი, რაიმე აშკარა მიზეზის გარეშე, მარტივ საგზაო-სატრანსპორტო სიტუაციაში გზიდან გადადის⁷⁵, დროულად ვერ ამჩნევს დაბრკოლებებს ან საფრთხეებს, გვიან რეაგირებს მათზე ან/და მისი რეაქცია გადაჭარბებულია.⁷⁶

ბბ) ავტომობილიდან მომდინარე სპეციფიკური და გზადიდი საფრთხეები:

(1) ავტომობილის კონსტრუქციის ან ტექნიკური აღჭურვილობის შედეგად გამონეული სპეციფიკური საფრთხეები მხოლოდ მაშინ გაითვალისწინება ავარიაში წვლილთა შენონისას, თუ მათ ჰქონდათ მიზეზობრივი გავლენა კონკრეტულ ავარიაზე.⁷⁷ (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფში განერილი საფრთხის შექმნის გამო პასუხისმგებლობა ემსახურება მხოლოდ მესამე პირთა დაცვას; ავტომობილის კონსტრუქციით განპირობებული სპეციფიკური საფრთხეები, რომლებიც მხოლოდ მძღოლს უქმნის სირთულეებს, მოცემულ კონტექსტში პირდაპირ და *per se* აქტუალური არ არის. მაგალითად, მიუხედავად იმისა, რომ მოტოციკლის არასტაბილურობამ შეიძლება გაზარდოს ექსპლუატაციის რისკები, მოტოციკ-

ლის ღია კონსტრუქციის გამო ტრავმის გზადიდი საფრთხე – საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებისათვის რისკებს არ ზრდის.⁷⁸

სატვირთო მანქანის მოზრდილი გაბარიტები საფრთხეს ზრდის მაშინ, როდესაც საქმე ეხება, შემხვედრ მოძრაობაში, ავტომობილების (სატვირთოსა და შემხვედრი ავტომობილის) გვერდებით შეჯახებას; განსაკუთრებით, ვინრო გზაზე მოძრაობის დროს.⁷⁹ თუმცა, ავტომობილის სიგანე, როგორც წესი, მიზეზობრივად არ არის დაკავშირებული ავარიასთან, თუ ეს განიერი გაბარიტების მქონე ავტომობილი გაჩერდა ნითელ შუქნიშანზე და მას უკნიდან შეეჯახა სხვა ავტომობილი.⁸⁰

სატვირთო მანქანებისა და ავტობუსების სიმძიმე და გაბარიტების თვალუწვდენლობა ავარიასთან მიზეზობრივ კავშირშია მხოლოდ მაშინ, თუ ეს თავიდანვე შეუძლებელს ხდის გადახვევას ან სხვა მყისიერი მანევრების შესრულებას, ართულებს ავტომობილის მართვას ექსტრემალურ სიტუაციებში (მაგ., თოვლზე ან ყინულზე), ზრდის დამუხრუჭების მანძილს, ან სახიფათო ვითარება დროულად ვერ იქნა აღქმული შეზღუდული ხილვადობის გამო. ინდივიდუალური შემთხვევის კონკრეტულ გარემოებებზე დამოკიდებული, იყო თუ არა (სატვირთო მანქანის/ავტობუსის) მისაბმელის მძიმე წონა ავარიისთვის კაუზალური, როდესაც შეჯახება მოხდა გზაჯვარედინებზე, ასევე, შემობრუნებისას ან შესვლისას⁸¹; ასევე: ზრდის თუ არა შეჯახებისას სატვირთო მანქანისა თუ ავტობუსის დიდი

⁷⁴ Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Juni 2007 - 12 U 188/06 - juris Rn. 3; OLG Düsseldorf, Urteil vom 5. März 2013 - I-1 U 116/12 - juris Rn. 98; OLG Düsseldorf, Urteil vom 13. Januar 1997 - 1 U 83/96 - Leitsatz in juris.

⁷⁵ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 12. Oktober 2022 - 5 U 22/22 - NJW-RR 2023, 42, juris Rn. 44; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 8. Januar 2020 - 11 U 197/18 - juris Rn. 6; დადგენილი პრაქტიკა სადაზღვევო ხელშეკრულებებთან დაკავშირებით.

⁷⁶ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 12. Oktober 2022 - 5 U 22/22 - NJW-RR 2023, 42, juris Rn. 44, სადაზღვევო ხელშეკრულების სამართალთან დაკავშირებით.

⁷⁷ BGH, Urteil vom 26. April 2005 - VI ZR 228/03 - NJW 2005, 1940, juris Rn. 22; BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010,

839, juris Rn. 28; BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 16; შდრ. ასევე BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 47/21 - NJW 2022, 2279, juris Rn. 5 und 18.

⁷⁸ BGH, Urteil vom 1. Dezember 2009 - VI ZR 221/08 - NJW-RR 2010, 839, juris Rn. 27.

⁷⁹ შდრ. OLG Düsseldorf, Urteil vom 22. Februar 2011 - 1 U 86/10 - juris Rn. 46: გადაბმული ავტობუსის მოხვევის მანევრი.

⁸⁰ იხ. აგრეთვე Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Beschluss vom 22. Juni 2022 - 14 U 181/21 - juris Rn. 25.

⁸¹ OLG Hamm, Urteil vom 3. Dezember 2021 - I-7 U 33/20 -NJW-RR 2022, 676, juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn. 22; OLG Frankfurt, Urteil vom 10. September 2015 - 22 U 73/14 – NJW-RR 2016, 731,

მასა დარტყმის ძალას და ამით, ამ ტიპის ავტომობილებიდან გამომდინარე, ექსპლუატაციის რისკებს. ამ უკანასკნელ ფაქტორთა ზემოქმედება გამორიცხულია გვერდებით („გასმით“) შეჯახების შემთხვევაში და ან დაბალი სიჩქარით შეჯახებისას.⁸²

თუ მოტოციკლისტი ვარდება სხვა ავტომობილთან შეჯახების შედეგად, ორბორბლიანი სატრანსპორტო ავტომობილის არასტაბილური კონსტრუქცია მართლაც შეიძლება იყოს, დაზიანების თანმდევი შედეგების ნაწილში, ექსპლუატაციის საფრთხეების გამზრდელი ფაქტორი. თუმცა, უნდა დგინდებოდეს, რომ დაზიანებები არ მომხდარა თავად შეჯახების დროს, არამედ შემდგომი დაცემის შედეგად.⁸³

(2) მაშინ როდესაც, გერმანიის ფედერალური უმაღლესი სასამართლო ითხოვს დადგენილ მიზეზობრიობას ზიანთან მიმართებით (კაუზალურ ზიანს), ცალკეული უმაღლესი სამხარეო სასამართლოები საკმარისად მიიჩნევენ და ავარიში მონაწილის წვლილს, შეწონისას, უფრო „წონადად“ (შესაძლოა გადამწონავადაც) აფასებენ უკვე მაშინ, როდესაც ავტომობილიდან მომდინარე სპეციფიკური საფრთხე საკუთარ თავში შეიცავდა/ზრდიდა კონკრეტული ავარიის გამომწვევის შესაძლებლობას. ეს სასამართლოები არ ითხოვენ ზიანის დადასტურებულ კაუზალობას.⁸⁴

ამ მოსაზრებას ის უპირატესობა აქვს, რომ ის საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის უკან მდგომ ნორმატიულ მიზეზებს არა მხოლოდ პასუხისმგებლობის წინაპირობების დადგენის ეტაპზე აქცევს ყურადღებას, არამედ ასევე – პასუხისმგებლობის ფარგლების განსაზღვრის ეტაპზეც. საბოლოო ჯამში, ამ მოსაზრებას მივყავართ იმ (სწორ) დასკვნამდე, რომ ავტომობილის მახასიათებლები, რომლებიც აბსტრაქტულად ზრდის საფრთხეს, გათვალისწინებულია,

ასევე, ავარიაში წვლილთა მიხედვით პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, თუ ამ მახასიათებლებმა გაზარდეს კონკრეტული ავარიის რისკი (მაშინაც კი, როდესაც, ამ რისკის გაზრდა, *conditio sine qua non*-მიზეზობრიობის გაგებით, დამტკიცებადი არ არის). საილუსტრაციო მაგალითი შეიძლება იყოს, შემხვედრ მოძრაობაში, ძალიან ფართო სატვირთო და მსუბუქ ავტომობილებს შორის შეჯახება, რომლის კონკრეტული მიზეზების გამორკვევა შეუძლებელია. იმის გამო, რომ ვერ დგინდება ვერაფერი, გარდა ორი ავტომობილის შეჯახებისა, გერმანიის ფედერალური უმაღლესი სასამართლოს პრაქტიკის მიხედვით, ორივე მონაწილის წვლილი თანაბრად უნდა შეფასდეს. თუმცა, თუ გავითვალისწინებთ იმ ფაქტს, რომ სატვირთო მანქანის დიდი სიგანემ მაინც გაზარდა შეჯახების შანსი, ამით მისი ექსპლუატაციიდან მომდინარე საფრთხეც გაზრდილად უნდა ჩაითვალოს [და მისი მფლობელის წვლილი მეტს იწონის].

იგივე წესი მოქმედებს, თუ, [შემხვედრ მოძრაობაში] ორი ავტომობილის შეჯახებისას, დადგინდება, რომ ერთი ზოლი მოყინული იყო, მეორე კი მარილით დაფარული, ხოლო ავარიის გამომწვევი სხვა გარემოებები დაუდგენელი რჩება. ამ შემთხვევაში, მოყინულ გზაზე მოძრაობა არა მხოლოდ აბსტრაქტულად არის უფრო მეტი საფრთხის შემცველი, არამედ, კონკრეტული ავტოსატრანსპორტო სიტუაციის გათვალისწინებით, გაცილებით სარისკოა, ვიდრე მარილით დაფარულ საპირისპირო ზოლზე გადაადგილება.

გ) ავარიის კონკრეტული გარემოებები/კრიტიკული ავტოსაგზაო სიტუაციის ათვლის წერტილი:

ანალოგიურად, მძღოლის არასწორი ქცევა მხოლოდ მაშინ გაითვალისწინება და ზრდის

juris Rn. 35 ff.: ამ გადანყვეტილებაში ეს დასაბუთებულია იმით, რომ საგზაო მოძრაობაში მოცემული ტიპის ქცევა განგრძობად ხასიათს ატარებდა.

⁸² BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 16.

⁸³ OLG München, Urteil vom 30. März 2022 - 10 U 6313/20 - juris Rn. 27.

⁸⁴ OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn. 24; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 37; KG Berlin, Beschluss vom 28. Dezember 2006 - 12 U 47/06 - juris Rn. 26; ასევე Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 9. Mai 2000 - 5 U 1346/99 - juris Rn. 10.

ავარიაში მის წვლილს, თუ ის მიზეზობრივად არის დაკავშირებული ზიანთან. ეს საკითხი განსაკუთრებით აქტუალურია სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბების შემთხვევებში. მაგალითის სახით გზაჯვარედინზე ავარიის შემთხვევა იქნება მოხმობილი:

თუ შეჯახება მოხდა გზაჯვარედინზე უპირატესი მოძრაობის უფლების უგულებელყოფის გამო, ის ფაქტი, რომ პრიორიტეტულ გზაზე მოძრავი ავტომობილი გადაჭარბებული სიჩქარით გადაადგილდებოდა, როგორც წესი, ავარიაში წვლილთა შენონისას მხოლოდ მაშინ გაითვალისწინება, როდესაც სიჩქარის ლიმიტის დაცვით შესაძლებელი იქნებოდა ავარიის თავიდან აცილება.⁸⁵ ამ დროს კაუზალობის დასადგენად საკმარისია, თუ დროისა და დისტანციის თანაფარდობა (დინამიურ-ანალიტიკური პერსპექტივა) აჩვენებს, რომ გზის დათმობის ვალდებულების მქონე ავტომობილი მოასწრებდა სახიფათო ზონის დატოვებას⁸⁶, თუ პრიორიტეტულ გზაზე მოძრავი ავტომობილი დასაშვებ სიჩქარეს დაცავდა ან, ამ შემთხვევაში, უპირატესობის მქონე ავტომობილისათვის შესაძლებელი იქნებოდა დამუხრუჭება თუ გვერდის ავლა.⁸⁷

ამ ტიპის დასკვნები ფაქტების დეტალურ გამოკვლევას მოითხოვს, რადგან შეიძლება წამის მეათედზე იყოს დამოკიდებული იმის დადგენა, შესაძლებელი იქნებოდა თუ არა, ავარიის თავიდან აცილება დასაშვები სიჩქარით მოძრაობის შემთხვევაში.⁸⁸ ეს განსაკუთრებით აშკარაა იმ შემთხვევაში, როდესაც ორი ავტომობილი ერთმანეთს გზაჯვარედინზე (გზაჯვარედინის გადაკვეთისას) ეჯახება.⁸⁹ აქ, შესაძლოა, უმცირეს დეტალებზე იყოს დამოკიდებული საკითხის გარკვევა, თუ რა საწყისი სიჩქარის პირობებში იქნებოდა ჯერ კიდევ შესაძლებელი სრული დამუხრუჭებით შეჯახების თავიდან აცილება (დროისა და დისტანციის თანაფარდობის ანალიზის

საფუძველზე); მაშინაც კი, თუ ეს მხოლოდ იმის წყალობით იქნებოდა შესაძლებელი, რომ გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მძღოლი შეძლებდა საფრთხის ზონიდან გასვლას – უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე ავტომობილი, დაბალი საწყისი სიჩქარის პირობებში, ჩაუვლიდა უკან და „ბენჯზე“ აცდებოდა, კონტაქტის გარეშე, გზის დათმობის ვალდებულების დამრღვევ ავტომობილს. იგივე ეხება საკითხს, იყო თუ არა შესაძლებელი ავტომობილის არიდება და კონკრეტულად როგორ აისახებოდა ეს ჰიპოთეტური კაუზალობა ავარიის კონკრეტულ სცენარზე.

ასევე, ზიანის კაუზალობის ნაწილში, შეიძლება რელევანტური იყოს, ექნებოდა თუ არა ავარიას, რომელიც გარდაუვალი იყო, სიჩქარის ლიმიტის დაცვის შემთხვევაში, გაცილებით მსუბუქი შედეგები (დროისა და დისტანციის ანალიზის საფუძველზე). ეს თავისთავად ცხადი არ არის, რადგან, მართალია, დარტყმის დაბალი ძალა ნაკლებ კინეტიკურ ენერგიას ააქტიურებს, თუმცა დაზიანების სიმძიმე, განსაკუთრებით ადამიანის დაზიანებების შემთხვევაში, მნიშვნელოვნად არის დამოკიდებული დარტყმის კუთხეზე. მაგალითად, ჰიპოთეტურმა კაუზალობამ შეიძლება გამოავლინოს, რომ დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარის დაცვის შემთხვევაში, დარტყმა მოხდებოდა გვერდითა მგზავრის სავარძლის მიდამოებში (რაც სავარაუდოდ მძიმე შედეგებს გამოიწვევდა ამ ავტომობილის მგზავრებისთვის), მაშინ როდესაც, გადაჭარბებული სიჩქარის „წყალობით“, „მხოლოდ“ ავტომობილის ცხვირები გაეხახუნა/შეეჯახა ერთმანეთს. ამრიგად, ამ სცენარში, გადაჭარბებული სიჩქარე შესაძლოა საბოლოოდ უკეთესიც კი ყოფილიყო.

დროისა და დისტანციის ანალიზის საფუძველზე

⁸⁵ BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 8; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13 - juris Rn. 33.

⁸⁶ BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 8.

⁸⁷ OLG Frankfurt, Beschluss vom 5. August 2014 - 2 U 91/14 - juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 23. April 2002 - VI ZR 180/01 - NJW 2002, 2324, juris Rn. 15, ფეხით მოსიარულესთან შეჯახების შემთხვევაში.

⁸⁸ შდრ. BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 - ZR 126/99 - NJW 2000, 3069, juris Rn. 15; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 21. September 2017 - 4 U 16/16 - juris Rn. 41.

⁸⁹ შდრ. ქვეითის მიერ გზის გადაკვეთის შემთხვევა-სთან მიმართებით: BGH, Urteil vom 27. Juni 2000 - ZR 126/99 - NJW 2000, 3069, juris Rn. 14 ff.

ლზე, კაუზალობასთან დაკავშირებით დასკვნების გაკეთებისას, გათვალისწინებული უნდა იყოს თუ არა რეაქცია და დამუხრუჭების დრო მიზეზობრიობის გამოკვლევისას, დამოკიდებულია იმაზე, შეინარჩუნა თუ არა უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე მძღოლმა დასაშვები მაქსიმალური სიჩქარე კრიტიკული სიტუაციის დაწყებამდე. თუ სიჩქარის შემცირების ვალდებულება სიტუაციაზე დამოკიდებულია, რადგან ეს აუცილებელია კონკრეტული გარემოებებიდან გამომდინარე, მაშინ მძღოლს, რომელიც, კრიტიკული მდგომარეობის წარმოშობამდე, ავტომობილს საგზაო მოძრაობის წესების დაცვით [დასაშვები სიჩქარით] მართავდა, უნდა მიეცეს გარკვეული დრო რეაგირებისა და დამუხრუჭებისათვის.⁹⁰ ამის საპირისპიროდ, საგზაო მოძრაობის მონაწილეს, რომელიც გადაჭარბებული სიჩქარით მოძრაობს, დაუყოვნებლივ მოეთხოვება სიჩქარის დასაშვებ დონემდე შემცირება. ამიტომაც, მის შემთხვევაში, ალტერნატიული მართლზომიერი ქცევისათვის (რომელიც უნდა დაედოს საფუძვლად (ჰიპოთეტურ კაუზალობას) ათვლის წერტილია, არა დაუყოვნებლივი დამუხრუჭება და სიჩქარის დაგდება, არამედ [ჰიპოთეტური სცენარი, როდესაც] სიჩქარის ლიმიტი დაცული იყო უკვე ამ კრიტიკული სიტუაციის დაწყების მომენტისათვის (იხ. ამასთან დაკავშირებით ასევე ქვემოთ).⁹¹

ეს არის ის მომენტი, როდესაც მძღოლს, რომელიც სარგებლობს უპირატესი მოძრაობის უფლებით (ე. წ. ნდობის პრინციპის/დაცვის გათვალისწინებით) (იხ. ქვემოთ IV. 2. ე) ბბ), ჰქონდა შესაძლებლობა შეეცნო, რომ ავტოსაგზაო სიტუაცია კონკრეტული საფრთხის განვითარების რეალურ ნიშნებს შეიცავდა.⁹² ამიტომაც, გვიანდელი ავარია არ შეიძლება მიენეროს მხო-

ლოდ სიჩქარის ლიმიტის დარღვევას, რომელსაც ადგილი ჰქონდა საგზაო მოძრაობაში კრიტიკული სიტუაციის დაწყებამდე, უკვე, მხოლოდ იმიტომ, რომ, ავტომობილი, ამ სიჩქარის გადაჭარბების გარეშე (ანუ, თუ დასაშვებ სიჩქარეს შეინარჩუნებდა) მხოლოდ მოგვიანებით მი აღწევდა შემთხვევის ადგილს.⁹³ უფრო მეტიც, დაუშვებელია იმის გათვალისწინება და არგუმენტად გამოყენება, რომ პირი, მართვის მონაწილის გარეშე, ალკოჰოლის ან ნარკოტიკების მოხმარების ან მართვის უუნარობის გამომწვევი დაავადების გამო, საერთოდ არ უნდა მონაწილეობდეს საგზაო მოძრაობაში [და ამიტომაც მას, მხოლოდ ამ გარემოებებიდან გამომდინარე, შეეარაცხება ავტოსაგზაო შემთხვევით გამოწვეული ნებისმიერი ზიანი].⁹⁴

ე) ქცევის წესები

აა) კანონისმიერი რეგულაციები:

გერმანიაში საგზაო მოძრაობის მონაწილის [სიტუაციური] ქცევის წესები/ვალდებულებები რეგულირდება საგზაო მოძრაობის შესახებ დებულებით (Straßenverkehrsordnung, StVO). ამ რეგულაციების შემაჯამებელი გადმოცემა აქ გამოტოვებულია. თუმცა, ცალკეული რეგულაციები შემდგომში იქნება განხილული. კონკრეტული ქცევის წესების ძირითადი შინაარსი არსებითად იდენტურია, როგორც საქართველოში, ისე გერმანიაში.

ბბ) ნდობის დაცვა:

ე. წ. ნდობის დაცვას მნიშვნელოვანი პრაქტიკული დატვირთვა აქვს კონკრეტული ქცევის

⁹⁰ BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 21.

⁹¹ BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 21.

⁹² BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 11. Januar 1977 - VI ZR 268/74 - VersR 1977, 524 - juris Rn. 16; OLG Frankfurt, Urteil vom 15. April 2014 - 16 U 213/13 - VersR 2014, 1471, juris Rn. 35; OLG Celle, Urteil vom 27. Mai. 2009 - 14 U 2/09

- juris Rn. 21 f.; BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 11.

⁹³ BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - juris Rn. 11; OLG Celle, Urteil vom 27. Mai 2009 - 14 U 2/09 - juris Rn. 23; KG Berlin, Urteil vom 16. August 2010 - 22 U 15/10 - juris Rn. 13.

⁹⁴ BGH, Urteil vom 10. Januar 1995 - VI ZR 247/94, NJW 1995, 1029, juris Rn. 10: მანქანის მართვის უუნარობის შემთხვევა.

ნესების შინაარსის განსაზღვრისას. მის მიხედვით, საგზაო მოძრაობის მონაწილე, ზოგადად, არ უნდა მოელოდოს და არ ევალება მოემზადოს იმისათვის, რომ მოძრაობის სხვა მონაწილე გაუფრთხილებელი ქცევით საფრთხეს შექმნის.⁹⁵ განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც სწრაფ და უწყვეტ მოძრაობას ეხება საქმე,⁹⁶ თავისი დაჩქარებული ხდომილებებით.⁹⁷ ამ მხრივ გადამწყვეტია თითოეული ცალკეული შემთხვევის გარემოებები.⁹⁸

მაგალითად, მძღოლს, რომელიც სარგებლობს უპირატესი მოძრაობის უფლებით, შეუძლია იყოს იმის იმედად, რომ სხვები მის ამ უფლებას გაითვალისწინებენ და გზას არ გადაუჭრიან. თუმცა, სხვა წესი მოქმედებს იმ შემთხვევაში, როდესაც კონკრეტული ავტოსაგზაო სიტუაცია საეჭვოა და მოვლენათა სხვაგვარი განვითარების საფუძველს იძლევა.⁹⁹ ეს განსაკუთრებით ეხება იმ შემთხვევებს, როდესაც მეორე მძღოლი, რომელიც ვალდებულია სხვას გზა დაუთმოს, შეცნობადად არ აპირებს ამის გაკეთებას და აშკარად არღვევს მოძრაობის წესებს;¹⁰⁰ მაგალითად, ის შეუსაბამოდ მაღალი სიჩქარით ახლოვდება (უპირატესობის მქონე მძღოლისათვის კარგად ხილვად მონაკვეთზე) ან ავტომობილი, რომელიც თავდაპირველად გაჩერებული იყო გაჩერების ხაზზე, კვლავ იწყებს მოძრაობას.

მდინარე მოძრაობისგან (მისთვის ტიპურად დამახასიათებელი მოვლენათა სწრაფი განვითარებით) განსხვავებით, ნდობის დაცვის პრინ-

ციპი ზოგადად არ გამოიყენება პარკირების ადგილებში. აქ მძღოლი ყოველთვის უნდა მოელოდოს, რომ ავტომობილმა, რომელიც უკან იხევს, შედის ან გამოდის ავტოსადგომიდან, შეიძლება შეაფერხოს მისი წინსვლა. ამიტომაც, მათ უნდა იმოძრაონ დაბალი სიჩქარით და მუდამ მზად იყვნენ დამუხრუჭებისთვის, რათა, საჭიროების შემთხვევაში, დროულად შეძლონ გაჩერება.¹⁰¹

როგორც წესი, მხოლოდ საგზაო მოძრაობის იმ მონაწილის ნდობა იმსახურებს დაცვას, რომელიც თავად იცავს საგზაო მოძრაობის წესებს.¹⁰² მაგალითად, მძღოლი, რომელიც სარგებლობს უპირატესობით, თუმცა შებინდებისას არ მოძრაობს საკმარისად განათებული ავტომობილით, ვერ იქნება იმის იმედად, რომ გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მეორე მძღოლი მას შეამჩნევს. ანალოგიურად, ამ მძღოლმა არ უნდა იფიქროს, რომ, შებინდებისას, გართულებული ხილვადობისას (მაგ., მცენარეები მოსახვევში), მოახლოებული ავტომობილები (თუ ვივარაუდებთ, რომ ისინი სათანადოდ არიან განათებული) შეძლებენ შეამჩნიონ ფარების გამონაშუქი უკვე მოსახვევში ან თავად ეს ფარები, ხილვადობის ბარიერის გავლით.¹⁰³

თუმცა, მაშინაც კი, როდესაც საგზაო მოძრაობის მონაწილე თავად არღვევს საკუთარ ვალდებულებებს, ნდობის დაცვის პრინციპი მაინც მოქმედებს მის სასარგებლოდ, მოძრაობის იმ მონაწილეებთან მიმართებით, რომლებსაც არ ეხებოდა და არ იცავდა დარღვეული (ქცევის)

⁹⁵ შდრ. BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 16.

⁹⁶ BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10.

⁹⁷ BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 7; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Dezember 1991 - 1 U 138/90 - juris Rn. 17.

⁹⁸ BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22.

⁹⁹ BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 21. Mai 1985 - VI ZR 201/83 - NJW 1985, 2757, juris Rn. 18; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - NJW-RR 2023, 313, juris Rn.

19; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 33.

¹⁰⁰ OLG Dresden, Urteil vom 5. Januar 2023 - 8 U 901/22 - juris Rn. 47.

¹⁰¹ BGH, Urteil vom 11. Oktober 2016 - VI ZR 66/16 - NJW 2017, 1175, juris Rn. 10; OLG Hamm, Beschluss vom 9. Februar 2023 - I-7 U 3/23 - juris Rn. 4.

¹⁰² BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 17; BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22; OLG Hamm, Urteil vom 15. Januar 2019 - I-7 U 38/18 - juris Rn. 43; OLG Bamberg, Urteil vom 3. Dezember 2013 - 5 U 95/13 - juris Rn. 31.

¹⁰³ შდრ. BGH, Urteil vom 11. Januar 2005 - VI ZR 352/03 - NJW 2005, 1351, juris Rn. 22.

ნესი.¹⁰⁴ მაგალითად, მარჯვნივ მოძრაობის მოთხოვნა (*Rechtsfahrgebot*¹⁰⁵) იცავს მოძრაობის მხოლოდ იმ მონაწილეებს, რომლებიც გადაადგილდებიან იმავე გზაზე მოძრაობის (პირდაპირი) მიმართულებით.¹⁰⁶ მოძრაობის მონაწილე, რომელიც არღვევს პრიორიტეტულ გზაზე მარჯვენა ზოლში მოძრაობის წესს, მაინც შეიძლება მოელოდეს, რომ გზაჯვარედინზე ან შესასვლელთან გზის დათმობის ვალდებულების მქონე სხვა მძღოლები მას ამ გზას დაუთმობენ.¹⁰⁷ (როგორც ეს ქვემოთ დეტალურად იქნება განხილული – გვ) (3) ეს ხელს არ უშლის, მარჯვენა ზოლში მოძრაობის წესის დარღვევის გათვალისწინებას ავარიაში წვლილთა შენონისას.

დოგმატური პერსპექტივიდან, პრობლემურია შემდეგი სიტუაცია: მძღოლი, რომელსაც აქვს გზაჯვარედინზე გზის დათმობის ვალდებულება, ვარაუდობს, რომ პრიორიტეტულ გზაზე მოახლოებული მძღოლი დააკვირდება, უშუალოდ გადასასვლელის წინ განთავსებულ, ქვეითთა შუქნიშანზე ანთებულ ნითელ შუქს (ე. წ. "გადამფარავი/შემაჩერებელი ნითელი" (*abschirmendes Rot*)). ამ იმედით შედის ის გზაჯვარედინზე, რის შემდეგაც ხდება შეჯახება, იმის გამო, რომ პრიორიტეტულ გზაზე მოძრაობა მძღოლმა უგულებელყო ფეხით მოსიარულეთა შუქნიშნის ნითელი შუქი. პირველ რიგში, ცალსახაა, რომ ქვეითთა შუქნიშანზე ანთებული ნითელი გავლენას არ ახდენს უპირატესი მოძრაობის უფლებაზე – ქვეითთა შუქნიშანი ემსახურება მხოლოდ გზაზე გადამსვლელ ქვეითთა და არა გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მძღოლის დაცვას.¹⁰⁸ ნორმის დაცვითი მიზნიდან გამომდინა-

რე შერაცხვის (კაუზალური შერაცხვის) პრინციპების თანმიმდევრულად გამოყენებისას, ასეთ ვითარებაში უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე მძღოლს შეეძლო ევარაუდა, რომ ქვეითთა შუქნიშანზე ნითელი შუქის სიგნალის მიუხედავად, გზის დათმობის ვალდებულების მქონე არ შევიდოდა გზაჯვარედინზე. ამის საპირისპიროდ, გზის დათმობის ვალდებულების მქონე მძღოლი, საკუთარი ვალდებულების დარღვევის გამო (მოცდის ვალდებულების დარღვევა), ვერ მიენდობა იმ ფაქტს, რომ გზის უფლების მქონე მძღოლი დააკვირდებოდა ქვეითთა ნითელ სიგნალს. ამ გადაწყვეტის შედეგი იქნებოდა ის, რომ დათმობის ვალდებულების მქონე მძღოლი დაარღვევდა [მხოლოდ] ელემენტარულ სიტუაციურ ქცევის ვალდებულებას, მაშინ როდესაც, შუქნიშნის ნითელის წინაშე „შემცოდავ“ მძღოლს, მიუხედავად მისი დარღვევის სიმძიმისა, „მხოლოდ“ ექსპლუატაციის ჩვეულებრივი რისკი შეერაცხებოდა [ნითელზე არგაჩერება რისკს არ გაზრდიდა] და მხოლოდ მისგან ნარმომდგარ ნეგატიურ შედეგებს ატარებდა. ეს შედეგი პრობლემურია და გერმანული სასამართლო პრაქტიკა გარკვეულწილად უხვევს ზოგადი პრინციპებიდან მოცემული ტიპის განსაკუთრებულ შემთხვევებში. სასამართლო (სამართლიანი შედეგის მიღების მიზნით, თუმცა, საბოლოო ჯამში, სამართლებრივი სტაბილურობის ხარჯზე) აქ მიიჩნევს, რომ, მიუხედავად კაუზალური შერაცხვის არარსებობისა, დათმობავალდებულებული მძღოლის ნდობა იმასთან დაკავშირებით, რომ უპირატესობის მქონე მძღოლი შეასრულებს თავის ვალდებულებას (და

¹⁰⁴ BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11.

¹⁰⁵ *Rechtsfahrgebot* – „მარჯვენა ზოლში მოძრაობის მოთხოვნის“ მიხედვით, ავტომობილებმა მრავალზოლიან გზაზე, ზოგადად, მაქსიმალურად მარჯვენა ზოლში უნდა იმოძრაონ, გარდა იმ შემთხვევისა, როდესაც ეს შესაბამისი სიტუაციური აუცილებლობით არის განპირობებული.

¹⁰⁶ BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 17. April 2014 - 4 U 406/12 - juris Rn. 32;

OLG Stuttgart, Urteil vom 4. Juni 2014 - 3 U 15/14 - juris Rn. 17.

¹⁰⁷ BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11.

¹⁰⁸ BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 6 ff.; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 14. Februar 2023 - 7 U 63/22 - DAR 2023, 572, juris Rn. 18; OLG Düsseldorf, Urteil vom 16. Dezember 1991 - 1 U 138/90 - juris Rn 8; საკითხი ღიად არის დატოვებული: OLG Celle, Urteil vom 23. Dezember 1998 - 3 U 46/98 - juris Rn. 3 ff.

გააჩერებს ავტომობილს წითელზე), დაცვას საჭიროებს¹⁰⁹ და, როგორც ეს ქვემოთ იქნება ახსნილი, წითელზე გაჩერების ვალდებულების დარღვევა ზრდის (უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე ავტომობილის) ექსპლუატაციის რისკს, მიუხედავად კაუზალური შერაცხვის არარსებობისა.¹¹⁰ ბავშვებისა და გზის სხვა არამოტორიზებული მოძრაობის მონაწილეებთან მიმართებით ნდობის დაცვის ფარგლები უფრო დეტალურად იქნება განხილული V. 4. გ) გვ) თავში.

გვ) რეგულაციების დაცვით მიზანთან დაკავშირებული საკითხები

ზოგადი მოსაზრებით, ნორმის დაცვითი მიზნის ასპექტებიდან [კაუზალური შერაცხვა] გამომდინარე, ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა დასაშვებია მხოლოდ მაშინ, როდესაც ზიანის დადგომით რეალიზდება ის რისკი, რომლის თავიდან არიდებაც წარმოადგენდა დარღვეული ქცევის წესის [დაცვით] მიზანს.¹¹¹ თუმცა, საკამათოა, გამორიცხავს თუ არა დაცვის მიზანთან კავშირის არარსებობა, ავარიაში წვლილთა შენონისას ამ ქცევის წესის დარღვევის გათვალისწინებას. ლიტერატურაში ეს ნაწილობრივ უარყოფილია.¹¹² სასამართლო პრაქტიკა მართებულად იკავებს განსხვავებულ პოზიციას და გადაამწყვეტად მიიჩნევს კონკრეტული შემთხვევის

თავისებურებებს.¹¹³

(1) საგზაო მოძრაობის რეგულაციების დაცვითი მიზანი:

წინასწარ უნდა აღინიშნოს, რომ ავტოსაგზაო სამართლით დადგენილი ქცევის წესების დაცვითი ფარგლები, ჩვეულებრივ, რესტრიქციულად არ უნდა განიმარტოს.¹¹⁴

ავტოსაგზაო სამართლის ქცევის ვალდებულებები მიზნად ისახავს საგზაო მოძრაობაში საფრთხისა და ავტოსაგზაო შემთხვევების თავიდან აცილებას. ამასთან დაკავშირებით, კანონმდებლისა და სასამართლო პრაქტიკის მიერ დადგენილი წესები ეფუძნება გამოცდილებით მიღებულ ცოდნასა და საგზაო მოძრაობის ტიპური საფრთხეების გათვალისწინებას; მათი მაქსიმალურად ეფექტურად პრევენციის მიზანს კონტურული ქცევის წესის დადგენით. აქედან გამომდინარე, საგზაო მოძრაობის დანაწესები, წარმოადგენენ იმ რეგულაციებს, რომელთა დაუცველობაც ზოგადად ზრდის ავარიის საფრთხეს.¹¹⁵ ამის გათვალისწინებით, საგზაო მოძრაობის სამართლით დადგენილი ქცევის წესების დაცვითი ფარგლები, ჩვეულებრივ, მოიცავს ყველა იმ საფრთხეს, რომელიც შეიძლება წარმოშვას მისმა დარღვევამ; ანუ, არა მხოლოდ მათ, რომლებიც ამ წესის დარღვევის შედეგად

¹⁰⁹ BGH, Urteil vom 2. März 1982 - VI ZR 230/80 - NJW 1982, 1756, juris Rn. 6 ff.; OLG Celle, Urteil vom 23. Dezember 1998 - 3 U /98 - juris Rn. 4 f.

¹¹⁰ შედეგად, ავარიაში წვლილთა შენონის კუთხით, ამ შემთხვევებთან დაკავშირებული სასამართლო გადაწყვეტილებები მნიშვნელოვნად განსხვავდება ერთმანეთისაგან. თუმცა, ეს, საბოლოო ჯამში, არის სამართლებრივი სტაბილურობის შერყევის გარდაუვალი შედეგი, როდესაც დოგმატური პრინციპებიდან გადახვევა ხდება სამართლიანობის შეგრძნების სასარგებლოდ (რაც აქ არავითარ შემთხვევაში არ არის გაკრიტიკებული).

¹¹¹ BGH, Urteil vom 18. Juli 2023 - VI ZR 16/23 - DAR 2023, 685, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 7. Februar 2023 - VI ZR 87/22 - NJW 2023, 2109, juris Rn, 9; BGH, Urteil vom 24. März 2015 - VI ZR 265/14 - NJW 2015, 1681, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 21. Januar 2014 - VI ZR 253/13 - BGHZ 199, 377, juris Rn. 5; BGH, Urteil vom 31. Januar 2012 - VI ZR 43/11 - BGHZ 192, 261, juris Rn. 17; OLG Celle,

Urteil vom 13. Dezember 2023 - 14 U 32/23 - juris Rn. 20.

¹¹² Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand: 14.04.2023) Rn. 34.

¹¹³ BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21, juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 36; OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 8; OLG Frankfurt, Urteil vom 9. April 2015 - 22 U 238/13 - NJW-RR 2016, 226, juris Rn. 8; KG Berlin, Beschluss vom 28. Dezember 2006 - 12 U 47/06 - NZV 2007, 406, juris Rn. 26.

¹¹⁴ შდრ. Scholten in: Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 17 StVG (Stand:14.04.2023) Rn. 37.

¹¹⁵ BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9.

ყველაზე ხშირად რეალიზდება. (ნორმის მიზნიდან გამომდინარე) კაუზალური შერაცხვის უკუგდება დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევებში, როდესაც დაცვითი მიზანი, აშკარად და ცალსახად, მხოლოდ კონკრეტული საგზაო მოძრაობის მონაწილის დაცვით არის შემოზღუდული (მაგ., ფეხით მოსიარულეთა შუქნიშანი) ან, როდესაც არ არსებობს კავშირი¹¹⁶ (ან მხოლოდ უმნიშვნელო კავშირია) ქცევის წესის უგულებელყოფასა და ავარიის რისკის ამ ფორმით რეალიზებას შორის. თუმცა, სასამართლო პრაქტიკის მიერ გაკეთებული გამიჯვნა ყოველთვის ცალსახა არ არის და, მთელ რიგ შემთხვევებში, ეჭვს ბადებს.

მაგალითად, წესი, რომ, სწრაფ და უწყვეტ ავტოსაგზაო მოძრაობაში, უკან მომავალმა მანქანამ უნდა დაიცვას უსაფრთხოების დისტანცია, პირველ რიგში, მიზნად ისახავს, უკნიდან დაჯახების თავიდან აცილებას. თუმცა, ის ასევე ემსახურება გზის ხედვის გაუმჯობესებას, და მძღოლისათვის, საფრთხის შემთხვევაში, რეაგირებისთვის საკმარისი დროის მიცემას. მაგალითად, თუ მძღოლი ვერ ამჩნევს მეორეხარისხოვანი გზიდან შემოსულ ავტომობილს, ძალიან მცირე უსაფრთხო დისტანციის გამო (მაგ., წინ მოძრავი სატვირთო მანქანის მიერ გამოწვეული ხილვადობის შეზღუდვის მიზეზით) და გვიან რეაგირებს შექმნილ სახიფათო სიტუაციაზე, აქ ავარიაში რეალიზებულია ის რისკი, რომლის თავიდან აცილებასაც ემსახურებოდა უსაფრთხო დისტანციის დაცვის წესის დაცვითი მიზანი.¹¹⁷

ზოგადად დაუშვებელია, დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე, პასუხისმგებლობის შეზღუდვა სიჩქარის ლიმიტის გადაჭარბების შემთხვევაში. ეს წესი მოქმედებს იმისდა მიუხედავად, ლიმიტი დაწესებულია, როგორც საერთო მაქსიმალური სიჩქარე, ურბანულ და სასოფლო გზებზე¹¹⁸ თუ საგზაო ნიშნითაა დადგენილი. სიჩქარის შეზღუდვები ყოველთვის დამცავ ფუნქციას ატარებენ მოძრაობის ყველა მონაწილისათვის, განურჩევლად მათი დადგენის კონკრეტული მიზეზებისა. მაშინაც კი, თუ სიჩქარის შეზღუდვის მიზეზი განმარტებულია დამატებითი ნიშნით (სკოლა, საბავშვო ბაღი, ხმაურის დაცვა და ა. შ.), ეს მხოლოდ მოძრაობის მონაწილისათვის ამ ნიშნის მიმღებლობის გაზრდას ემსახურება. დადგენილი სიჩქარის ლიმიტის დაცვის ვალდებულება მაინც აბსოლუტურად მოქმედებს; მაგალითად, სკოლის წინ აღმართული სიჩქარის შეზღუდვის ნიშანი მოქმედებს, როგორც სასკოლო არდადეგების დროს, ასევე ღამით, და არა მხოლოდ სკოლის მოსწავლეების, არამედ მოძრაობის ყველა მონაწილის სასარგებლოდ (დასაცავად).¹¹⁹ ეს ძალაშია მაშინაც, როდესაც სიჩქარის ლიმიტი დროებითაა დაწესებული, გარდამავალი საფრთხის გამო და ეს საფრთხე უკვე აღმოფხვრილია.¹²⁰ თუ რამდენადაა დაცული ასეთ სიტუაციაში მოძრაობის მონაწილეთა ნდობა იმის მიმართ, რომ სხვა მონაწილეები ამ წესებს მაინც დაიცავენ (მაგ., ღამით ან სკოლის წინ სკოლის არდადეგების დროს), დამოკიდებულია ცალკეული შემთხვევის ინდი-

¹¹⁶ მაგალითად: თუ სატრანსპორტო საშუალების სიმაღლე შეზღუდულია დაბალი ხიდის გამო, ამ ვალდებულების დარღვევა მნიშვნელოვნად ზრდის მანქანის ხიდის ქვეშ ჩარჩენის რისკს. თუმცა, ამ ვალდებულების დარღვევა სხვა ავარიის რისკის რელიზაციაზე გავლენას არ ახდენს.

¹¹⁷ შდრ. BGH, Urteil vom 16. Januar 2007 - VI ZR 248/05 - NJW-RR 2007, 680, juris Rn. 9.

¹¹⁸ ასევე: BGH, Urteil vom 25. März 2003 - VI ZR 161/02 - NJW 2003, 1929, juris Rn. 18.

¹¹⁹ მთლიანობაში, ადმინისტრაციული სახდელის დაკისრების პერსპექტივიდან: Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 12. September 2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19) - DAR 2020, 208, juris Rn. 7 sowie Brandenburgisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 12. September

2019 - (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19) - DAR 2020, 216, juris Rn. 7; OLG Stuttgart, Beschluss vom 12. Juni 1998 - 1 Ss 338/98 - NZV 1998, 422, juris Rn. 5 ff.: სიჩქარის შეზღუდვები, რომელიც დაწესებულია ჰაერის ხარისხის შესანარჩუნებლად უნდა დაიცვან, ასევე, ნულოვანი გამონაბოლქვის მქონე ავტომობილების (მაგ., ელექტრომობილის) მძღოლებმა.

¹²⁰ OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn 15 und 30: ქვათაცვენიდან გამომდინარე სიჩქარის შეზღუდვა; OLG Düsseldorf, Beschluss vom 7. November 2014 - IV-2 RBs 115/14 - juris Rn. 7, საგზაო საშუალების შემდგომ სიჩქარის შეზღუდვის გაუქმების „დავინწყებასთან“ დაკავშირებით.

ვიდუალურ გარემოებებზე, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც საფრთხე (როგორცაა, მაგალითად, სამშენებლო მოედანი) აშკარად აღარ არსებობს.¹²¹ იგივე ითქმის პასუხისმგებლობის განსაზღვრის კონტექსტში სიჩქარის გადაჭარბების მნიშვნელობაზე.

ცალკეულ შემთხვევებში, სასამართლო პრაქტიკა ამ მიჯნაზე მყოფ შემთხვევებს მოიხელთებს იმით, რომ, მართალია, ქცევის წესებთან მიმართებით (როგორცაა გასწრების აკრძალვა - იხ. (3)), ზოგადი პრინციპების თანახმად, უარყოფს დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე [კაუზალურ] შერაცხვას, თუმცა, ატიპიურ კონსტელაციებში, დაზარალებულ მესამე პირს მაინც იცავს იმით, რომ საგზაო მოძრაობის მონაწილის გადაცდომა განიხილება (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 1 II პარაგრაფით გათვალისწინებულ, [მოძრაობის სხვა მონაწილეების მიმართ არსებულ] გულისხმიერების ზოგადი ვალდებულების დარღვევად.¹²²

(2) დაცვითი მიზანი წილთა შეწონის საფუძველზე პასუხისმგებლობის განსაზღვრის კონტექსტში:

შეიძლება თუ არა, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში წვლილთა შეწონისას, ვალდებულების დარღვევა გათვალისწინებულ იქნეს, მიუხედავად ნორმის დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე შერაცხვის არარსებობისა, ამაზე სასამართლო პრაქტიკა, როგორც წესი, თითოეული შემთხვევის თავისებურებებიდან გამომდინარე სცემს პასუხს. ეს ნიშნავს, რომ დაცვის მიზანთან კავშირის არარსებობა, აპრიორი, არ უშლის ხელს, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის

ფარგლებში, ამ გადაცდომის გათვალისწინებას.

როგორც ეს მე-2 თავში იყო მიმოხილული, აღიარებულია, რომ, მაგალითად, მარჯვენა ზოლში მოძრაობის წესი იცავს მხოლოდ გრძივი/პირდაპირი მიმართულებებით მოძრავ მონაწილეებს, მაგრამ არ იცავს მათ, ვისაც ევალება დათმობა შესასვლელთან ან გზაჯვარედინებზე.¹²³ თუმცა, ეს არ ცვლის იმ ფაქტს, რომ, ინდივიდუალური შემთხვევის თავისებურებიდან გამომდინარე, მარჯვნივ მოძრაობის წესის უგულებელყოფამ შეიძლება გაზარდოს ავარიის რისკი:

თუ დათმობავალდებული მძღოლი, ამის მიუხედავად, მაინც კვეთს პრიორიტეტულ გზას და ეჯახება ავტომობილს, რომელიც მარცხენა ბორბლებით გადასულია შუა ზოლზე [თავის მხრივ, არღვევს მარჯვნივ მოძრაობის წესს], მარჯვნივ მოძრაობის წესის დარღვევა არც აბსტრაქტულ და არც კონკრეტულ საფრთხეს არ ზრდის. შესაბამისად, გაუმართლებელია, რომ აღნიშნული დარღვევა პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას ავარიაში წვლილის სახით იყოს გათვალისწინებული. თუმცა სხვაგვარად უნდა გადაწყდეს შემთხვევა, როდესაც დათმობავალდებული პირი კი არ კვეთს გზას, არამედ შედის ამ გზის მარჯვენა ზოლში იმ ავტომობილის მიმართულებით, რომელსაც ჰქონდა უპირატესი მოძრაობის უფლება. ეს გადაწყვეტა ძალაშია იმის მიუხედავად, რომ მძღოლის უპირატესი მოძრაობის უფლება გზის მთელ სიგანეზე ვრცელდება¹²⁴ და არ არის ძალადაკარგული არც უწყვეტი ცენტრალური ხაზის არსებობით და არც მოძრაობის უფლების მქონე მძღოლის მიერ მოძრაობის წესების სხვა ფორმით დარღვევით, მაგალითად, უკანონო გასწრებით.¹²⁵

თუმცა, მარჯვენა ზოლში მოძრაობის წესის

¹²¹ OLG Hamm, Urteil vom 16. November 2018 - I-9 U 138/17 - juris Rn. 30.
¹²² OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. April 2017 - I-1 U 147/16 - NJW-RR 2017, 922, juris Rn.49; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 176, juris Rn. 15; KG Berlin, Urteil vom 25. Mai 1992 - 12 U 4397/91 - NZV 1992, 486, juris Rn. 28.
¹²³ BGH, Urteil vom 20. September 2011 - VI ZR 282/10 - NJW-RR 2012, 157, juris Rn. 11; OLG Frankfurt, Urteil vom 7. April 2017 - 1 U 141/14 -

juris Rn. 45; OLG Stuttgart, Urteil vom 4. Juni 2014 - 3 U 15/14 - juris Rn. 17.
¹²⁴ BGH, Urteil vom 27. Mai 2014 - VI ZR 279/13 - NJW 2014, 3097, juris Rn. 11; OLG Stuttgart, Beschluss vom 16. November 2022 - 19 U 40/22 - juris Rn. 4; OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - juris Rn. 9 f.; OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 5.
¹²⁵ OLG München, Urteil vom 15. März 2019 - 10 U 2655/18 - juris Rn. 5 ff.

დარღვევა რეალურად ზრდის საფრთხეს, როგორც აბსტრაქტულად, ისე კონკრეტულად, განსაკუთრებით ცუდი ხილვადობის პირობებში. ერთი მხრივ, დათმობავალდებული მძღოლები, ასეთ საგზაო სიტუაციებში, ხშირად უფრო მეტ ყურადღებას ამახვილებენ მარცხნიდან მომავალ ტრანსპორტზე. მეორე მხრივ, მათთვის უსაფრთხოა მარჯვნივ გადახვევა, თუ მარცხნიდან ავტომობილი არ ახლოვდება და უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე მძღოლი იცავს მარჯვნივ მოძრაობის წესს.¹²⁶ აქედან გამომდინარე, მიზანშეწონილია, ავარიაში თითოეული მხარის წვლილთა შენონისას, გათვალისწინებულ იქნეს ასევე მარჯვნივ მოძრაობის წესის დარღვევა, მიუხედავად დამცავ მიზანთან კავშირის არარსებობისა.¹²⁷

გარდა ამისა, სრულებით გაუმართლებელი იქნებოდა, ზემოთ ნახსენებ გზაჯვარედინებსა და გზათა შეერთების მონაკვეთებში მომხდარი ავარიების დროს, როდესაც ქვეითთა „გადამფარავი წითელია“ ანთებული (იხ. შემთხვევის ზუსტი აღწერილობისათვის, თავი: ე) ბბ), უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე მძღოლის დარღვევა – წითელზე არგაჩერება – მხოლოდ იმიტომ არ ყოფილიყო გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, რომ ქვეითთა შუქნიშანი არ იცავს დათმობის ვალდებულების მქონე პირებს. წითელზე არგაჩერებით, დამრღვევმა, საგრძნობი საფრთხე შეუქმნა ქვეითთა შუქნიშნის მიღმა მდებარე სატრანსპორტო ზონას, რადგან არ არის გამორიცხული, რომ გზის გადამკვეთი/შემომხვევი მძღოლი მიენდო იმ ფაქტს, რომ უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე პირი გაჩერდებოდა წითელზე.

(3) დაცვითი მიზნის საკითხებთან დაკავშირებული შემდგომი მაგალითები (მოკლე ჩამონათვალი):

ავარია გადასწრების დროს:

გადასწრების აკრძალვები არ იცავს მეორეხარისხოვანი გზიდან შემომსვლელ, გზის დათმობავალდებულ მძღოლს, არამედ მხოლოდ შემხვედრ ტრანსპორტს, წინ მიმავალ და უკან მიდევნებულ ავტომობილებს.¹²⁸ თუმცა ამისაგან დამოუკიდებლად, დათმობავალდებული პირი შეიძლება დაცული იყოს (გერმანიის) ავტოსაგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 1 II პარაგრაფით გათვალისწინებული გულისხმიერების ზოგადი ვალდებულებით, თუ გადამსწრები (განსაკუთრებით: გაჩერებული ავტოკოლონის გადამსწრები პირი) გზაჯვარედინებზე და გზების შეერთებებზე არ ითვალისწინებს და არ ემზადება იმისათვის, რომ დათმობავალდებული პირი შეიძლება შემოვიდეს ამ მხრიდან, მანქანებს შორის დარჩენილ თავისუფალ სივრცეში.¹²⁹ იგივე წესი მოქმედებს, როდესაც საგზაო მოძრაობის მონაწილე გადასწრებს ავტობუსს, რომელიც გზაჯვარედინის წინ ჩერდება.¹³⁰

შეზღუდული ხილვადობის მონაკვეთზე გასწრების აკრძალვა (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 5 II 1 პარაგრაფის მიხედვით) ემსახურება არა მხოლოდ შემხვედრი მოძრაობის დაცვას, არამედ, ასევე, იმ მოძრაობის მონაწილის დაცვას, რომელსაც გადაუსწრებენ. შეზღუდული ხილვადობის მონაკვეთზე გასწრებით, ასევე, ამ უკანასკნელსაც ემუქრება საფრთხე, რადგან გადამსწრები, როდესაც მას მოკლე დისტანციაზე [მანამდე ვერშემჩნეული] შემხვედრი ტრანსპორტი უახლოვდება, ხში-

¹²⁶ ფაქტების გამარტივებულად წარმოდგენისთვის, დასაშვებია გასწრების ფაქტობრივი გარემოებები არ იქნება განხილული.

¹²⁷ ასევე: OLG Hamm, Urteil vom 23. September 2022 - I-7 U 93/21 - juris Rn. 23; OLG Hamm, Urteil vom 16. August 2019 - I-7 U 3/19 - juris Rn. 36.

¹²⁸ KG Berlin, Beschluss vom 8. September 2008 - 12 U 197/07 - juris Rn. 21; KG, Berlin, Beschluss vom 15. Dezember 2005 - 12 U 165/05 - NZV 2006, 371,

juris Rn. 21; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 17, juris Rn. 14.

¹²⁹ OLG Düsseldorf, Urteil vom 25. April 2017 - I-1 U 147/16 - NJW-RR 2017, 922, juris Rn.49; OLG Hamm, Urteil vom 23. April 2013 - I-9 U 12/13 - NZV 2014, 176, juris Rn. 15; KG Berlin, Urteil vom 25. Mai 1992 - 12 U 4397/91 - NZV 1992, 486, juris Rn. 28.

¹³⁰ OLG Saarbrücken, Urteil vom 11. Januar 2019 - 13 S 142/18 - NJW-RR 2019, 853, juris Rn. 21.

რად ნაადრევად გადადის მარჯვენა მხარეს, რათა თავიდან აიცილოს შემხვედრთან შეჯახება [და სანაცვლოდ მარჯვენა მხარეს მოძრავ ავტომობილს ეჯახება]. გარდა ამისა, შეზღუდული ხილვადობის სიტუაციაში, გადამსწრები თავიდანვე ცდილობს იმოძრაოს მაქსიმალურად მარჯვნივ, რითაც მინიმუმამდე დაჰყავს გვერდითი დისტანცია გადამსწრებ ავტომობილთან.¹³¹ იგივე ეხება უწყვეტ გამყოფ ხაზს, რამდენადაც ეს, გზის სივნიროვის გამო, ფაქტობრივად გასწრების აკრძალვის ფუნქციას ასრულებს.¹³²

გვერდითი დისტანცია, რომელიც უნდა შეინარჩუნოს გადამსწრებმა, ხსენებული კანონის 5 IV პარაგრაფის მიხედვით, არ ემსახურება მოძრაობის იმ მონაწილის დაცვას, რომელიც მოძრაობას იწყებს ან შედის ავარიული გაჩერების ზოლიდან.¹³³ მართალია, გასწრება დასაშვებია მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ გადამსწრები მოძრაობს გადამსწრებულზე მნიშვნელოვნად მაღალი სიჩქარით (კანონის 5 II 2 პარაგრაფი), თუმცა ეს არ იცავს მარცხნივ შემხვევ დათმობავალდებულ მოძრაობის მონაწილეს, რომელსაც ასწრებენ მხოლოდ/შეუსაბამოდ მცირედით გადაჭარბებული სიჩქარით. ამიტომაც, ასეთ მონაწილეს არ შეუძლია იმაზე მითითება, რომ გასწრების მანევრი მარცხნივ შეხვევის მომენტი-სათვის უკვე დასრულებული იქნებოდა [და ავარია თავიდან აცილებული], თუ გადამსწრები უფრო სწრაფად იმოძრაებდა.¹³⁴

სიჩქარის შემცირების ვალდებულება სიტუაციიდან გამომდინარე – სიტუაციური ვალდებულება

თუ მოძრაობის განსაკუთრებით მონყვლადი

მომხმარებლების (ბავშვები, მოხუცებულები და ა. შ.) დაცვა მოითხოვს გულისხმიერების ვალდებულების ფარგლების გაფართოებას, როგორცაა სიჩქარის მნიშვნელოვანი შემცირება, მესამე პირები, რომელთა ყოფნასაც მძლოლი შემთხვევის ადგილზე არ უნდა მოელოდეს, არ არიან მოცული და დაცული [გულისხმიერების გაზრდილი ვალდებულების დაცული სფეროთი].¹³⁵

შეჯახება არარეგულირებულ გზაჯვარედინზე:

თუ გზაჯვარედინზე უპირატესი მოძრაობის უფლება არ არის კონკრეტულად რეგულირებული, მოძრაობის თითოეულ მონაწილეს, რომელიც უახლოვდება გზაჯვარედინს, აქვს მარცხნიდან მომავალი ტრანსპორტის მიმართ უპირატესობა, მაგრამ უნდა დაუთმოს გზა მარჯვნიდან მომავალს, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 8 I პარაგრაფი. იმისათვის რომ შეძლოს ამ სხვისი უპირატესი მოძრაობის უფლების დაცვა, მოძრაობის მონაწილე უნდა მიუახლოვდეს გზაჯვარედინს ზომიერი სიჩქარით, განსაკუთრებით იმ შემთხვევაში, თუ კვეთა შორიდან კარგად არ ჩანს და, საჭიროების შემთხვევაში, მზად იყოს დროულად დამუხრუჭებისათვის. ეს საგზაო სიტუაცია, რომელსაც, ჩვეულებრივ, მოიხსენიებენ, როგორც „ნახევრად უპირატესი მოძრაობის უფლება“, ემსახურება არა მხოლოდ მარჯვნიდან მომავალი ტრანსპორტის დაცვას, არამედ მოძრაობის ყველა მონაწილის დაცვას, მათ შორის, ასევე – მარცხნიდან მომავალი დათმობავალდებული პირების.¹³⁶ თუმცა, არახილვადი გზაჯვარედინების უბანში, დათმობავალდებულს შეუძლია მიე-

¹³¹ Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 4 U 136/21 - NJW-RR 2023, 458, juris Rn. 53.

¹³² OLG Hamm, Beschluss vom 13. Juli 2021 - I-7 U 66/20 - juris Rn. 15; zum Schutz des Links-abbiegenden: BGH, Urteil vom 28. April 1987 - VI ZR 66/86 - NJW-RR 1987, 1048, juris Rn. 22; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 5. August 2010 - 2 U 5/10 - juris Rn. 18.

¹³³ KG Berlin, Beschluss vom 15. Dezember 2005 - 12 U 165/05 - DAR 2006, 454, juris Rn. 19 ff.

¹³⁴ ავსტრიული სასამართლო პრაქტიკიდან: OGH, vom 28.03.2012 - 2Ob40/12.

¹³⁵ BGH, Urteil vom 25. September 1990 - VI ZR 19/90 - NJW 1991, 292, juris Rn. 7.

¹³⁶ OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 8; OLG Hamm, Urteil vom 9. Juni 2020 - I-7 U 19/19 - juris Rn. 52 ff.; KG Berlin, Urteil vom 21. September 2016 - 29 U 45/15 - juris Rn. 5 f.

ნდოს იმ ფაქტს, რომ უპირატესობის მქონე მოუახლოვდება ადეკვატური სიჩქარით, თუ ეს საჭიროა იმისათვის, რომ – მისი პერსპექტივიდან – დაუთმოს გზა მარჯვნიდან მომავალ ტრანსპორტს. თუ უპირატესობის მქონეს აქვს მარჯვნიდან შემომავალი გზის დროული და საკმარისად ფართო ხედვა, მისთვის სიტუაცია ისეთივე განჭვრეტადია, როგორც პრიორიტეტულ გზაზე მოძრაობისას. ამ სიტუაციაში მას აქვს უფლება მიენდოს იმ გარემოებას, რომ მისი უპირატესი მოძრაობის უფლება დაცული იქნება, მისი მხრიდან დასაშვები სიჩქარის შემცირების გარეშე.¹³⁷ ასეთ შემთხვევებში, ნორმის დაცვითი მიზნის საკითხი თავიდანვე უპრობლემოა.

გადაკეტილი გზაჯვარედინი:

გადატვირთული მოძრაობის დროს გზაჯვარედინზე ან გზების შეერთებაზე შესვლის აკრძალვა, მიუხედავად იმისა, რომ მძღოლს უპირატესი მოძრაობის უფლება აქვს ან მწვანე შუქი (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების მე-11 პარაგრაფი) ემსახურება საცობის განტვირთვისას. ამიტომაც, მოძრაობის მონაწილე, რომელიც, კანონის მე-11 პარაგრაფის დარღვევით, შემდგომში შედის გზაჯვარედინზე, დაცული არ არის.¹³⁸

უნებართვო მართვა:

ქართული სასამართლო პრაქტიკის საპირისპიროდ, უნდა აღინიშნოს, რომ, გერმანულ სამართალში ავტომობილის უნებართვო გამოყენე-

ბის აკრძალვა ემსახურება მხოლოდ ავტომობილის მესაკუთრისა და უფლებამოსილი მფლობელის დაცვას.¹³⁹ ეს აშკარაა იმ ფაქტიდან, რომ, სახეზეა თუ არა უნებართვო მართვა, დგინდება მხოლოდ მძღოლსა და მფლობელს ან მათ წარმომადგენელს შორის სამოქალაქოსამართლებრივი ურთიერთობების საფუძველზე. შესაბამისად, გერმანიის სისხლის სამართლის კოდექსის **248b** პარაგრაფი, რომელიც დასჯადად ცნობს ავტომობილის გამოყენებას უფლებამოსილი პირის ნების სანინააღმდეგოდ, არ წარმოადგენს არც დამცავ კანონს გსკ-ის **823 II** პარაგრაფის გაგებით¹⁴⁰ და არც სისხლისსამართლებრივ სატრანსპორტო დელიქტს, არამედ მხოლოდ – საკუთრების წინააღმდეგ მიმართულ დანაშაულს.¹⁴¹ ამასთან დაკავშირებით არაფერს ცვლის ის ფაქტი, რომ უნებართვო მართვისას საგზაო შემთხვევების რაოდენობა არაპროპორციულად მაღალია, რადგან ვალდებულების დარღვევა ეფუძნება მხოლოდ სამოქალაქოსამართლებრივი სარგებლობის უფლებამოსილების არარსებობას. საგზაო მოძრაობის ზოგადი უსაფრთხოების ეს ასპექტი მართლწესრიგის მიერ გათვალისწინებულია და ანგარიშგანეულია უკვე იმით, რომ ავტომობილის მფლობელს ან მის წარმომადგენელს გულისხმიერების გამკაცრებული ვალდებულებები ეკისრება, რათა თავიდან აიცილოს ავტომობილის უნებართვო გამოყენება (იხ. ზემოთ II. 7).

¹³⁷ BGH, Urteil vom 21. Mai 1985 - VI ZR 201/83 - NJW 1985, 2757, juris Rn. 18; იხ. სრულად: OLG Köln, Urteil vom 12. Oktober 2022 - I-16 U 194/21 - juris Rn. 8; OLG Hamm, Urteil vom 9. Juni 2020 - I-7 U 19/19 - juris Rn. 52 ff.; KG Berlin, Urteil vom 21. September 2016 - 29 U 45/15 - juris Rn. 5 f.

¹³⁸ OLG Karlsruhe, Urteil vom 15. Oktober 2012 - 1 U 66/12 - NJW-RR 2013, 734, juris Rn. 35.

¹³⁹ AG Düsseldorf, Beschluss vom 8. August 2012 - 513 IK 115/12 - ZinsO 2013, 837, juris Rn. 10; Kretschmer in: *Leipold/Tsambikakis/Zöller, Anwaltkommentar StGB*, 3. Auflage 2020, § 248b StGB, ზოგადად: Rn. 1; Schmidt in: *Freymann/Wellner, jurisPK-*

Straßenverkehrsrecht, 2. Aufl., § 823 BGB (Stand: 24.01.2023) Rn. 177.

¹⁴⁰ BGH, Urteil vom 4. Dezember 1956 - VI ZR 161/55 - BGHZ 22, 293, juris Rn. 12 f.; Schmidt in: *Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht*, 2. Aufl., § 823 BGB (Stand: 24.01.2023) Rn. 177; უმაღლესი ფედერალური სასამართლოს სისხლის სამართლის სენატის გარკვეულწილად გაურკვეველი გადაწყვეტილება: BGH, Urteil vom 17. Oktober 1957 - 4 StR 523/57 - BGHSt 11, 47, juris Rn. 8.

¹⁴¹ შტრ. Niehaus in: *Freymann/Wellner, jurisPK-Straßenverkehrsrecht*, 2. Aufl., § 248b StGB (Stand: 28.02.2022) Rn. 2.

საჯარო გზებზე ავტომობილით გადაადგილების შეზღუდვები:

თუ ავტოსაგზაო შემთხვევაში ჩართულია ავტომობილი, რომელიც, გზაზე გადაადგილების შეზღუდვის გამო, გზის მოცემულ მონაკვეთზე არ უნდა გადაადგილდებოდეს, შეერაცხება თუ არა მას ვალდებულების დარღვევა პასუხისმგებლობის სამართლის გაგებით, დამოკიდებულია აკრძალვის დაცვით მიზანზე.¹⁴² თუ საჯარო გზის გამოყენება მხოლოდ სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების ტრანსპორტისათვის არის დაშვებული, ეს არ ემსახურება ველოსიპედისტებისა და ქვეითთა დაცვას.¹⁴³ საფრთხეები, რომლებიც ავტომობილიდან მომდინარეობს და ეხება საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეებს, არ არის დამოკიდებული იმაზე, თუ რა მიზეზით (რაც ხშირად სხვა მონაწილეებისთვის შეცნობადი არ არის) ხდება გზაზე გადაადგილება, მაგალითად, სასოფლო-სამეურნეო დანიშნულების მქონე ნებადართული ავტომობილით თუ არანებადართული ავტომობილით ქალაქგარეთ გასასეირნებლად. იგივე ეხება იმ შემთხვევას, როდესაც გზის გამოყენება მხოლოდ მიმდებარე ტერიტორიების მცხოვრებლებისთვის არის ნებადართული.¹⁴⁴

თუმცა, შესაძლოა სხვანაირად იყოს საქმე, თუ გზაზე გადაადგილების შეზღუდვა არა მგზავრობის მიზნის, არამედ ავტომობილის ტიპის მიხედვით არის დადგენილი. ამ შემთხვევაში გადამწყვეტია, ემსახურება თუ არა გზაზე გადაადგილების შეზღუდვა დაზარალებულის დაცვას.¹⁴⁵ ეს განსაკუთრებით პრობლემატურია წონის ლიმიტის არსებობისას. ეჭვგარეშეა, რომ ეს შეზღუდვა, ძირითადად, მძიმედ დატვირთული ტრანსპორტის მიერ გზებისა და ხიდების დაზიანების თავიდან აცილებას ისახავს მიზნად.

თუმცა, უნდა აღინიშნოს, რომ წონის ლიმიტი, ფაქტობრივად, ყოველთვის მხოლოდ იმ ავტომობილებს ეხება, რომლებსაც დიდი სიგანე აქვთ. შესაბამისად, მოძრაობის დროს, არსებობს ურთიერთქმედება ავტომობილის სიგანესა (რაც ხშირად საერთო წონასთან არის დაკავშირებული) და ავარიის რისკს შორის. მიუხედავად ამისა, აქ მაინც უნდა უარყოფით ნორმის დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე შეერაცხვა, რადგან წონის შეზღუდვა ემსახურება არა მოძრაობის დაცვას, არამედ – მხოლოდ გზის საფარისა და სტრუქტურის შენარჩუნებას.¹⁴⁶

ავტომობილით გადაადგილების გენერალური აკრძალვები (ზოგადად ავტომობილით გადაადგილების აკრძალვა), მათი აბსოლუტური მოქმედების გამო, მოძრაობის ყველა მონაწილეს ეხება, მათ შორის ქვეითებსაც და ველოსიპედისტებსაც. როგორც ზოგადად დაწესებული სიჩქარის შეზღუდვების შემთხვევაში, უმნიშვნელოა ის კონკრეტული მიზეზი, რომლის გამოც მოხდა მოძრაობის შეზღუდვის დაწესება.¹⁴⁷ ეს ეხება, იმ შემთხვევასაც, როდესაც, მაგალითად, გზა სამშენებლო ობიექტის გამო იკეტება, ხოლო ავარია კი არასამშენებლო ტერიტორიაზე ხდება. ამას ემატება ისიც, რომ, ჩვეულებრივ, ავტომობილებისთვის დაწესებული მოძრაობის აკრძალვა არაპირდაპირ გავლენას ახდენს ველოსიპედისტებისა და ქვეითთა ქცევაზე, რადგან ისინი აღარ ელიან გზაზე ავტომობილების გამოჩენას.

დღ) გაუთვალისწინებელი საფრთხის სიტუაცია:

თუ საგზაო მოძრაობის მონაწილეს, შემთხვევით და მისი ბრალის გარეშე წარმოშობილ, გაუთვალისწინებელი საფრთხის სიტუაციაში, არ

¹⁴² OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47.

¹⁴³ OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84.

¹⁴⁴ OLG Bonn, Urteil vom 17. Oktober 2008 - 18 O 151/08 – juris.

¹⁴⁵ OLG Celle, Urteil vom 26. März 2014 - 14 U 128/13 - juris Rn. 84; Saarländisches Oberlandesgericht

Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47.

¹⁴⁶ a.A. Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 24. August 2017 - 1 U 60/17 - juris Rn. 32.

¹⁴⁷ a.A. insoweit wohl: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 23. März 2017 - 4 U 2/16 - juris Rn. 47, რომელიც ეფუძნება კონკრეტულ მიზანს.

რჩება დრო მდგომარეობის მშვიდად გასააზრებლად, ობიექტურად არასწორი რეაქციები, ჩვეულებრივ, მას ბრალად არ შეეჩვენება. ეს ეხება განსაკუთრებით იმ შემთხვევას, როდესაც მოცემული რეაქცია სრულებით გასაგები შიშით განპირობებული რეფლექსია.¹⁴⁸ მსგავს სიტუაციაში შესაძლოა იმყოფებოდნენ: ავარიის შემსწრე, დაშავებულთათვის დახმარების გამწევი პირები ან ავარიის მონაწილეები, რომლებიც შიშის ან აღფრთხილება-ფსიქიკური შოკის გამო, ყოველთვის ვერ აცნობიერებენ, თუ როგორ უნდა აიცილონ თავიდან შემდგომი საფრთხეები (მაგალითად, უკან მომავალი ტრანსპორტისაგან თავის დაცვა) და მოცემულ სიტუაციაში რა სახის დახმარების აღმოჩენაა საჭირო.¹⁴⁹

ეე) სამაშველო/სასწრაფო დახმარების ავტომობილები:

პასუხისმგებლობის აღწერილი პრინციპები მოქმედებს მაშინაც, როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევა ხდება სამაშველო მანქანის მონაწილეობით, რომელიც განსაკუთრებული უფლებებით სარგებლობს. უნდა გავითვალისწინოთ შემდეგი არსებითი თავისებურებები: გულისხმიერების ვალდებულებიდან გამომდინარე (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 35 VIII პარაგრაფი), ამ განსაკუთრებული უფლებებით სარგებლობა უნდა მოხდეს მხოლოდ საზოგადოებრივი უსაფრთხოებისა და წე-

სრიგის დაცვით. ამასთან, სამაშველო/სასწრაფო დახმარების მანქანის მძღოლს უფრო მეტი გულისხმიერება მოეთხოვება, მით უმეტეს, რომ ის საგზაო მოძრაობის წესებიდან ზოგადად უფრო მეტ გადახვევას აკეთებს¹⁵⁰ და ამით მნიშვნელოვნად ზრდის კონკრეტულ საფრთხეს.¹⁵¹ მაგალითად, სასწრაფო დახმარების მანქანის მძღოლს გზაჯვარედინებსა და შესასვლელებში მხოლოდ იმის უფლება აქვს, რომ მაქსიმალური სიფრთხილით უგულვებელყოს/ხელყოს ზოგადად არსებული უპირატესი მოძრაობის ის უფლებები, რომლებიც ჩვეულებრივ სიტუაციაში სხვა მძღოლს აქვს მინიჭებული.¹⁵²

იყო თუ არა განსაკუთრებული უფლება სწორად გამოყენებული, უნდა შეფასდეს *ex-ante* პერსპექტივიდან [პროსპექტული პერსპექტივიდან].¹⁵³ მართალია, განსაკუთრებული სიგნალები ნებისმიერ შემთხვევაში წარმოშობს გზის გათავისუფლების ვალდებულებას და ამ ქმედების მართლზომიერებას მნიშვნელობა არ აქვს¹⁵⁴, თუმცა, (ავარიაში წვლილთა შენონის საფუძველზე) პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში, უნდა მოხდეს იმის გათვალისწინება, ჰქონდა თუ არა ადგილი განსაკუთრებული უფლებების არასწორ გამოყენებას.¹⁵⁵

ხშირად, განსაკუთრებული უფლებების ლეგიტიმური გამოყენებაც კი, ზრდის საფრთხეს [საფრთხის შემცველ მდგომარეობას წარმოშობს]. შესაბამისად, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 17 I პარაგრაფის მი-

¹⁴⁸ BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 13; OLG München, Urteil vom 9. Juni 2011 - 24 U 619/10 - juris Rn. 24; OLG München, Urteil vom 29. Juli 2020 - 10 U 1086/20 - juris Rn. 9; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 15. Dezember 2022 - 12 U 77/22 - juris Rn. 27.

¹⁴⁹ BGH, Urteil vom 5. Oktober 2010 - VI ZR 286/09 - NJW 2011, 292, juris Rn. 13; OLG Köln, Urteil vom 5. Juli 2019 - I - 6 U 234/18 - NJW-RR 2020, 156, juris Rn. 36; OLG München, Urteil vom 9. Juni 2011 - 24 U 619/10 - juris Rn. 24.

¹⁵⁰ Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg, Urteil vom 18. Januar 2019 - 14 U 65/18 - juris Rn. 5.

¹⁵¹ OLG Celle, Urteil vom 15. Februar 2018 - 5 U 121/17 - juris Rn. 16; KG Berlin, Urteil vom 15. Januar 2007 - 12 U 145/05 - NZV 2008, 147, juris Rn. 14.

¹⁵² OLG Celle, Urteil vom 15. Februar 2018 - 5 U 121/17 - juris Rn. 16; OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. Februar 2018 - I-1 U 112/17 - NJW 2018, 1694, juris Rn. 61.

¹⁵³ OLG München, Urteil vom 12. Januar 2018 - 10 U 2135/17 - juris Rn. 3; OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 33.

¹⁵⁴ OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 33; OLG Düsseldorf, Urteil vom 11. Februar 2008 - I-1 U 114/07 - juris Rn. 14; OLG Dresden, Urteil vom 20. Dezember 2000 - 12 U 2428/00 - DAR 2001, 214, juris Rn. 7.

¹⁵⁵ OLG Hamm, Urteil vom 4. Mai 2018 - I-7 U 37/17 - NJW-RR 2018, 989, juris Rn. 38; OLG Dresden, Urteil vom 20. Dezember 2000 - 12 U 2428/00 - DAR 2001, 214, juris Rn. 7.

ხედვით პასუხისმგებლობის დაკისრების ფარგლებში, ეს ზრდის წვლილთა შენონისას შესაბამისი [სიგნალის გამომყენებელი] მხარის წვლილს.¹⁵⁶ მიუხედავად ამისა, შესაძლოა არსებობდეს ავარიის შემთხვევები, როდესაც, ასეთი საფრთხის გაზრდის მიუხედავად, ზიანის გამოწვევაში სასწრაფო დახმარების ავტომობილის წვლილი მთლიანად უკანა პლანზე გადადის.

„გამოდევნების შემთხვევების“ დროს პასუხისმგებლობის საკითხები განხილულია ბ) ქვეთავში.

ვვ) ავარიაში წვლილის ორმაგი გათვალისწინების აკრძალვა:

ავარიაში მონაწილის მიერ შეტანილი წვლილები, თუ ისინი მხოლოდ ავარიის გამომწვევ, ერთსა და იმავე ფაქტორზე ახდენენ გავლენას, არ უნდა დაჯამდეს [მას ორმაგად არ უნდა შეე-რაჯოს].¹⁵⁷

სასამართლო პრაქტიკაში ეს ორმაგი შერაცხვა, სხვადასხვა მონაწილეთა წვლილების შემთხვევაში, ფაქტობრივად, უკვე თავიდანვე გამო-რიცხულია პასუხისმგებლობის ერთიანობის პრინციპების მოქმედებით (იხილეთ ქვემოთ IV. 2. f)). იგივე ეხება იმ შემთხვევასაც, როდესაც მოძრაობის ერთი და იმავე მონაწილის (ავარიაში) წვლილის სხვადასხვა ელემენტები კონკრეტული ავარიის გამომწვევ ერთიან ფაქტორში ერთიანდა. მაგალითად, თუ ავტომობილი, მძღოლის უყურადღებობის გამო, ავარდება ბორდიურზე და ამ დროს ავტომობილის მარჯვენა წინა საბურავი სკდება, ეს ქმნის ერთიან საფრთხეს, კერძოდ – საჭის დაუმორჩილებლობის რისკს. აქ მხოლოდ „ერთი“ საფრთხეა სახეზე, მიუხედავად იმისა, რომ ის გამოწვეულია ორი განსხვავებული მიზეზით, კერძოდ, ერთი მხრივ, მძღოლის ბრალით და, მეორე მხრივ, – ავტომობილის მონყობილობის მწყობრიდან გამოსვლით

(წინა მარჯვენა საბურავის გახეთქვა). თუ მძღოლი ვერ დაიმორჩილებს საჭეს, გადავა საპირისპირო ხაზზე და შეეჯახება შემხვედრ ავტომობილს, რომლის მძღოლიც, თავის მხრივ, სიჩქარის მნიშვნელოვანი გადაჭარბებით მოძრაობს, პირველი მძღოლის უყურადღებობა და საბურავის მწყობრიდან გამოსვლა კუმულატიურად არ უნდა იყოს განხილული. ამის საპირისპიროდ, პირველი ორი კომპონენტი (უყურადღებობა და გახეთქილი წინა საბურავი) ერთიან საფრთხედ უნდა იქნეს განხილული – მხოლოდ ამ ფაქტორების თანადამთხვევამ გამოიწვია ავტომობილის საპირისპირო ხაზზე გადასვლა. მთლიანობაში შეფასებისას დასაშვებია იმის გათვალისწინება (მაგრამ არა დაჯამების ფორმით), რომ საჭის ვერდამორჩილება, არის ორი დამოუკიდებელი, უკვე თავისთავად საფრთხის შემცველი გარემოების შედეგი.

განსაკუთრებით დაუშვებელია, რომ პასუხისმგებლობის განმაპირობებელი გარემოება წილთა შენონისას ისე იქნეს გათვალისწინებული, რომ ამით ექსპლუატაციის საფრთხე გაიზარდოს. მაგალითად, ის ფაქტი, რომ ავტომობილი უნდა იყოს ექსპლუატაციაში, წარმოადგენს (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით პასუხისმგებლობის აუცილებელ წინაპირობას. ამიტომაც, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში წილთა შენონისას (სხვა რისკების განმაპირობებელი გარემოებების გარეშე) მხოლოდ ეს გარემოება – რომ ავტომობილის გამოყენება საგზაო მოძრაობაში საშიშია – ვერ იქნება გაზრდილი პასუხისმგებლობის დაკისრების საფუძველი. ეს ზოგადად არსებული რისკი უკვე გათვალისწინებული და ჩათვლილია [პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას] და წარმოადგენს იმის საფუძველს, რომ მოცემული ტიპის პასუხისმგებლობა საერთოდ არსებობს კანონში და მფლობელი [ბრალის გარეშე] აგებს პასუხს. ამიტომაც, ეს გარემოება

¹⁵⁶ OLG Düsseldorf, Urteil vom 6. Februar 2018 - I-1 U 112/17 - NJW 2018, 1694, juris Rn. 65; Oberlandesgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Urteil vom 21. August 2017 - 1 U 58/17 - DAR 2018, 631, juris Rn. 39; უკუგდებულია, როდესაც პოლიციის ავტომობილის გადაადგილება ხდება ზომიერი სიჩქარით, სპეციალური სიგნალების გამოყენებით, ავარიული გაჩერების ზოლში: OLG Frankfurt, Urteil vom

14. März 2016 - 1 U 248/13 - NJW-RR 2016, 1173, juris Rn. 15.

¹⁵⁷ BGH, Urteil vom 21. November 2006 - VI ZR 115/05 - NJW 2007, 506, juris Rn. 15; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15. Juni 2010 - I-1 U 186/09 - juris Rn. 7; OLG Frankfurt, Urteil vom 9. März 2021 - 23 U 120/20 - juris Rn. 27.

ვერ იქნება ექსპლუატაციიდან მომდინარე საფრთხის გამზრდელი (შედარებისთვის იხ. სისხლის სამართალში ორმაგი გამოყენების აკრძალვა, გერმანიის სისხლის სამართლის კოდექსის 46 III პარაგრაფი).

ვ) პასუხისმგებლობის ერთიანობა/საერთო შეფასება:

ა) პასუხისმგებლობის ერთიანობის პრინციპი:

თუ სხვადასხვა მონაწილეთა წვლილმა ერთიანი საფრთხე წარმოშვა, ისინი პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას ერთ მთლიანობად უნდა იქნენ განხილულნი (ე. წ. პასუხისმგებლობის ერთიანობა).¹⁵⁸ ასეთი პასუხისმგებლობის ერთიანობა შეიძლება ემყარებოდეს როგორც სამართლებრივ, ისე ფაქტობრივ მიზეზებს.¹⁵⁹ პასუხისმგებლობის ერთიანობის პრინციპმა უნდა გამოირიცხოს ის, რომ ამ ფორმით დაკავშირებულ პირებზე პასუხისმგებლობის განსხვავებული ხვედრითი წილი მოვიდეს.¹⁶⁰ ამავედროულად, პასუხისმგებლობის ერთიანობით დაკავშირებულ პირებს ერთმანეთის წვლილი ორმხრივად შეერაცხებათ.¹⁶¹ ამით, პასუხისმგებლობის განსაზღვრის ფარგლებში წვლილთა შენონისას, ისინი სხვა დამაზიანებელთან და დაზარალებულებთან მიმართებით, ფაქტობრივად, როგორც ერთი გამომწვევი ისე განიხილებიან.¹⁶²

ამ უკანასკნელი გადაწყვეტის მთავარი იდეა არის ის, რომ პასუხისმგებლობა სამართლიანად გადანაწილდეს, მაშინაც კი, როდესაც (ავარიის

შეტანილი) ერთიანი ეფექტის მქონე წვლილისათვის სამართლებრივად პასუხისმგებელია არა ერთი პირი, არამედ რამდენიმე მონაწილე. სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ: უზრუნველყოფილი უნდა იყოს, რომ ერთიანი ეფექტის მქონე წვლილისათვის მნიშვნელოვანია არა გამომწვევთა რაოდენობა, არამედ მხოლოდ მისი წონა. აქედან გამომდინარე, პასუხისმგებლობის ერთიანობა მხოლოდ იმ შემთხვევაში არსებობს, თუ ავარიის განმაპირობებელ ინდივიდუალურ წვლილთა თანაქმედებით შექმნილი საფრთხე კი არ გაზრდილა, არამედ ეს, თითქოსდა მხოლოდ „როლთა განაწილების“ შედეგად, ერთობლიობაში რეალიზდა.

თავიდანვე ცხადია, რომ, პასუხისმგებლობის ერთიანობის ამ მიზნის გათვალისწინებით, ის არ შეიძლება გავრცელდეს პირზე, რომელიც მის მიერ შეტანილი ფაქტობრივი წვლილისთვის პასუხისმგებლობას საერთოდ არ ექვემდებარება; მაგალითად, რადგან ის დელიქტუუნაროა, ბრალი არ შეერაცხება¹⁶³ ან მისი წვლილი, უკვე სამართლებრივი შემადგენლობის არარსებობისდა გამო, არ შეიძლება გახდეს პასუხისმგებლობის საფუძველი.

სამართლებრივი საფუძველიდან გამომდინარე, თუ მძლოლი და ავტომობილის მფლობელი სხვადასხვა პირია და პასუხისმგებლობის შემადგენლობები ორივეს მიმართ შესრულებულია – ისინი ქმნიან პასუხისმგებლობის ერთიანობას.¹⁶⁴ ასევე, ერთი მხრივ, სატვირთო მანქანის მფლობელები და მძლოლები, და, მეორე მხრივ, მისაბმელის მფლობელები და მძლოლები პასუ-

¹⁵⁸ BGH, Urteil vom 19. Januar 2021 - VI ZR 210/18 - MDR 2021, 361, juris Rn. 19; BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 30.

¹⁵⁹ OLG Nürnberg, Urteil vom 17. Juni 2014 - 4 U 1706/12 - MDR 2014, 970, juris Rn. 90; Staudinger/Looschelders (2022) BGB § 426 Rn. 103.

¹⁶⁰ BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 29; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11.

¹⁶¹ ნაწილობრივ ამ კონსტელაციას „შერაცხვის ერთობასაც“ უწოდებენ (მაგ., Ebert in: Erman BGB, Kommentar, 17. Auflage 2023, § 254 BGB Rn. 104.

¹⁶² BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11.

¹⁶³ BGH, Urteil vom 1. März 1988 - VI ZR 190/87 - BGHZ 103, 338, juris Rn. 14; OLG Stuttgart, Urteil vom 8. Dezember 2003 - 5 U 76/03 - juris Rn. 51; OLG Frankfurt, Urteil vom 17. September 2003 - 17 U 73/03 - juris Rn. 15; შდრ. II. 2. a) aa) თავშია განხილული აღნიშნული მაგალითი.

¹⁶⁴ BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 39; BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11; Thüringer Oberlandesgericht, Urteil vom 9. Februar 2022 - 2 U 504/20 - juris Rn. 34; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50.

ხისმგებლობის ერთიანობით არიან დაკავშირებული იმდენად, რამდენადაც გამწვევი ავტომობილის მძღოლი ბატონობის ერთიანი ნებით მართავს სატვირთო მანქანასა და მისაბმელს.¹⁶⁵ ეს წესი, გაბატონებული მოსაზრების მიხედვით, არ მოქმედებს იმ მისაბმელიანი სატვირთო მანქანის შემთხვევაში, როდესაც ეს უკანასკნელი იმართება დამოუკიდებლად და ამით დამოუკიდებელ საფრთხის წყაროს ქმნის.¹⁶⁶ ზოგადი სამოქალაქოსამართლებრივი, ბრალზე დამოკიდებული პასუხისმგებლობის ფარგლებში, პასუხისმგებლობის ერთიანობას ქმნიან, ერთი მხრივ, ხელმძღვანელი პირი და, მეორე მხრივ, მისი (ვალდებულების) შესრულების დამხმარე ან მუშაკი,¹⁶⁷ ხოლო (ერთიანი ეფექტის ვალდებულებების დარღვევების შემთხვევაში) პასუხისმგებლობის ერთიანობას ქმნიან აქტორი (აქტიური მოქმედი პირი) და ზედამხედველობის ვალდებულების მქონე პირი.¹⁶⁸

წარმოქმნის თუ არა სხვადასხვა მონაწილეთა წვლილი, ფაქტობრივი ერთიანობის საფუძვლით, ერთიან საფრთხეს, დამოკიდებულია იმაზე, მოხდა თუ არა მათი შერწყმა ერთიან შუალედურ წვლილად, სანამ მას სხვა მონაწილის წვლილი დაემატებოდა.¹⁶⁹ ეს სახეზე არ გვაქვს, თუ სხვადასხვა დამზიანებელს ერთმანეთისგან

დამოუკიდებელი, ზიანის გამომწვევი სხვადასხვა ფაქტორი შეერაცხება, განსაკუთრებით მაშინ, თუ ისინი ერთმანეთს ემატება და ამგვარად ზრდიან საფრთხეს.¹⁷⁰

მაგალითად, თუ ზედამხედველი პირის მხრიდან ვალდებულების დარღვევა და დელიქტუზნარო ბავშვის არასწორი ქცევა გამოიწვევს იმას, რომ ბავშვი უყურადღებოდ გადარბის გზაზე და იქ მას ავტომობილი ეჯახება – ამასთან ავარიის გამომწვევაში მძღოლსაც მიუძღვის წვლილი დაგვიანებული რეაქციის გამო – აქ ზედამხედველი პირი და ბავშვი ქმნიან პასუხისმგებლობის ერთიანობას. ხოლო მეორე მხრივ, პასუხისმგებლობის ერთიანობას ქმნიან – მძღოლი და ავტომობილის მფლობელი. ეს ეფუძნება იმას, რომ ზედამხედველის მხრიდან ვალდებულების დარღვევისა და ბავშვის წინდაუხედავი ქცევის შერწყმის შედეგად შეიქმნა ის (ერთიანი) საფრთხე, რომელზეც ავტომობილის მძღოლს მოუწია რეაგირება.¹⁷¹ იმავე მოსაზრებებიდან გამომდინარე, შესაძლებელია, ცალკეულ შემთხვევებში, პასუხისმგებლობის ერთიანობა არსებობდეს პირველი ავარიის გამომწვევებს შორის, თუ ამ ავარიის შედეგად ავტომობილის ნაწილები გზაზე გაგორდა და მეორე ავარია გამოიწვია.¹⁷²

¹⁶⁵ შდრ. BGH, Urteil vom 27. Oktober 2010 - IV ZR 279/08 - BGHZ 187, 211, juris Rn. 32.

¹⁶⁶ გავრცელებული მოსაზრებით: OLG Celle, Urteil vom 14. November 2012 - 14 U 70/12 - juris Rn. 4; Müller, VersR 2023, 943, 951.

¹⁶⁷ BGH, Urteil vom 1. Juli 1997 - VI ZR 205/96 - NJW 1997, 2756, juris Rn. 16; BGH, Urteil vom 17. Dezember 2009 - VII ZR 172/08 - NJW 2010, 1592, juris Rn. 23; OLG Rostock, Urteil vom 13. Oktober 2023 - 5 U 186/21 - MDR 2023, 1519, juris Rn. 107.

¹⁶⁸ შდრ. აგრეთვე: OLG Frankfurt, Urteil vom 27. Oktober 2021 - 12 U 293/20 - BauR 2023, 245, juris Rn. 159.

¹⁶⁹ BGH, Urteil vom 18. September 1973 - VI ZR 91/71 - BGHZ 61, 213, juris Rn. 15 f.; BGH, Urteil vom 18. April 1978 - VI ZR 81/76 - NJW 1978, 2392, juris Rn. 7; OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 48; vgl. BGH, Urteil vom 29. September 1970 - VI ZR 74/69 - BGHZ 54, 283, juris Rn. 8.

¹⁷⁰ OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 48; OLG Hamm, Urteil vom 20. März 2000 - 6 U 216/99 - DAR 2000, 35, juris Rn. 27; OLG Hamm, Urteil vom 2. September 1999 - 6 U 55/99 - NZV 2000, 371, juris Rn. 16.

¹⁷¹ შდრ. BGH, Urteil vom 18. April 1978 - VI ZR 81/76 - NJW 1978, 2392, juris Rn. 7; OLG Stuttgart, Urteil vom 12. Juli 1991 - 2 U 190/90 - NZV 1992, 185, juris Rn. 44.

¹⁷² შდრ. OLG Hamm, Urteil vom 8. November 2019 - I-9 U 10/19 - NJW 2020, 1006, juris Rn. 27; რამდენიმე ავტომობილის მიჯრით [ჯაჭურად] უკნიდან შეჯახება: OLG Hamm, Urteil vom 27. November 2020 - I-7 U 24/19 - NJW-RR 2021, 693, juris Rn. 48; Diehl, ZfSch 2004, 255, 257; მგზავრი, რომელიც საზოგადოებრივი ავტობუსის გადაუდებელი დამუხრუჭების დროს ეცემა, რადგან არ მიიღო შესაბამისი თავის დაზღვევის ზომები; OLG Hamm, Beschluss vom 10. März 2022 -I-7 U 3/22 - juris Rn. 13.

ბბ) ინდივიდუალურ წვლილთა შენონა და საერთო პერსპექტივა:

თუ პასუხისმგებლობის ერთიანობა სახეზე არ არის, მოვალეთა სიმრავლის შემთხვევაში, შიდა სამართლებრივ ურთიერთობაში, თითოეული პასუხისმგებელი პირის წვლილი ავარიის, ცალ-ცალკე უნდა შეფასდეს და შეიწონოს მეორის წვლილთან მიმართებით (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის კანონის 17 I პარაგრაფის მიხედვით (ე. წ. ინდივიდუალურ წვლილთა შენონა). თუმცა დამზიანებლებმა ერთობლიობაში უნდა გადაიხადონ მხოლოდ იმდენი, რამდენიც ეს, ავარიის საერთო სურათის გათვალისწინებით, შეესაბამება მათი კაუზალური წილისა და დაზარალებულის წილის თანაფარდობას, თუ ეს დაზარალებული ასევე პასუხს აგებს ავარიის გამომწვევის გამო (საერთო შენონა)¹⁷³.¹⁷⁴ ანუ, სხვა სიტყვებით რომ ვთქვათ:

ასეთ შემთხვევაში, სოლიდარული ვალდებულების ოდენობა არ მოიცავს მთელ ზიანს. რამდენადაც დაზარალებული თავის პასუხისმგებლობის წილს თავად ატარებს, შესაბამის დამზიანებელს შეუძლია დაზარალებულის წინაშე მისი თანაპასუხისმგებლობის წილი ჩამოაკლოს საკუთარ ვალდებულებას. ეს განისაზღვრება ორი მოქმედი პირის წილების თანაფარდობით, სხვა დამზიანებლების გამოკლებით. ამ შემთხვევაში, თითოეული დამზიანებელი აგებს პასუხს მხოლოდ იმ თანხაზე (ინდივიდუალური წილი), რომელიც შეესაბამება მისი პასუხისმგებ-

ლობის წილს დაზარალებულის თანაპასუხისმგებლობასთან შედარებით (ინდივიდუალური შენონა); საერთო ჯამში, დაზარალებული ვერ მოითხოვს ყველა დამზიანებლისგან ერთობლიობაში უფრო მეტს, ვიდრე ასანაზღაურებელი ზიანის წილია (საერთო წილი), რომელიც მიიღება, საერთო პერსპექტივაში შეფასებისას, ყველა დამზიანებლის პასუხისმგებლობის წვლილების ჯამისა და დაზარალებულის წვლილის შენონის შედეგად.¹⁷⁵

ამ საერთო პერსპექტივაში შეფასების შედეგად მიღებული ზიანის წილი, სასამართლო პროცესში, აუცილებლობის ძალით უნდა დადგინდეს, თუ ზიანის თანაგამომწვევი კრედიტორი ერთდროულად რამდენიმე სხვა გამომწვევის წინააღმდეგ ჩივის ან, თუ, ერთი გამომწვევის მიმართ მოთხოვნის დაკმაყოფილების შემდეგ, დგება, საკითხი, რამდენი უნდა გადაიხადონ სხვა გამომწვევებმა.¹⁷⁶ თუ კრედიტორი მხოლოდ ერთი (თანა)გამომწვევის მიმართ აყენებს მოთხოვნას და სხვა მოვალეებს ჯერ ზიანი არ აუნაზღაურებიათ, მხოლოდ ინდივიდუალური შენონა იქნება გადამწყვეტი. აუცილებელია, რომ საერთო შენონის შედეგად არ იქნეს მიღებული უფრო ნაკლები ჯამური თანხა, ვიდრე ინდივიდუალური შენონის შედეგად.

საერთო პერსპექტივაში შეფასების პრინციპების მიხედვით განსჯილი „მრავალმიზეზიანი“ ავარიისას, ცალკეული გამომწვევები, მაგალითად მძღოლი და მფლობელი, შეიძლება ქმნიდნენ პასუხისმგებლობის ერთიანობას. შედეგად ისინი, როგორც ინდივიდუალური, ისე საერთო

¹⁷³ ინდივიდუალური შენონა: ავარიას ჰყავს სამი გამომწვევი: ა, ბ და გ. ა-ს შეერაცხება პასუხისმგებლობის 40%, ხოლო ბ-ს და გ-ს – 30-30%. თითოეული გამომწვევი განიხილება ინდივიდუალურად და შესაბამისი წილით აგებს პასუხს. საერთო შენონა: თუ დაზარალებული თვითონ ატარებს ავარიაზე პასუხისმგებლობის 20%-ს, გამომწვევთა საერთო პასუხისმგებლობა (ა, ბ და გ) შეადგენს 80%-ს (100% - 20% დაზარალებულის თანაპასუხისმგებლობა). გამომწვევებმა ერთად უნდა აანაზღაურონ ზიანის არაუმეტეს 80%. ეს თანხა გაყოფილი იქნება გამომწვევებზე, მათი ინდივიდუალური შენონის შესაბამისად. ა ატარებს საერთო ზიანის 80%-დან 40%-ს (= საერთო ზიანის 32%); ბ ატარებს 80%-დან 30%-ს (= საერთო ზიანის

24%); გ ატარებს 80%-დან 30%-ს (= საერთო ზიანის 24%).

¹⁷⁴ იხ. სრულად: BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11 ff.; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 67; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50 f.

¹⁷⁵ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 18.

¹⁷⁶ იხ. სრულად: BGH, Urteil vom 13. Dezember 2005 - VI ZR 68/04 - NJW 2006, 896, juris Rn. 11 ff.; OLG Celle, Urteil vom 16. Dezember 2020 - 14 U 77/19 - juris Rn. 67; OLG Zweibrücken, Urteil vom 21. Dezember 2020 - 1 U 108/19 - juris Rn. 50 f.

შენონის დროს, როგორც ერთი დამზიანებელი ისე უნდა განიხილებოდნენ.¹⁷⁷

3. ავტოსაგზაო შემთხვევები საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის შორის

როგორც აღინიშნა, გერმანიაში სარკინიგზო ტრანსპორტი არ ექვემდებარება საგზაო მოძრაობის კანონმდებლობის (საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი) გამოყენების სფეროს (კანონის 1 II პარაგრაფი). სარკინიგზო ტრანსპორტის მარეგულირებელ კანონში (HPfIG – პასუხისმგებლობის შესახებ კანონი) ამ ტრანსპორტის მფლობელის პასუხისმგებლობის განმსაზღვრელი ცალკე დანაწესებია განწერილი.

მოცემულ რეგულაციათა ბირთვს წარმოადგენს პასუხისმგებლობა იმ საფრთხის შექმნისათვის, რომელიც მხოლოდ დაუძლეველი ძალის შემთხვევაშია გამორიცხული (და ასევე იმ შემთხვევაში, როდესაც ზიანდება ტრანსპორტირებადი ნივთი) (კანონის 1-ელი პარაგრაფი). რამდენიმე მონაწილის მიერ ზიანის გამომწვევის შემთხვევაში, პასუხისმგებლობის შესახებ კანონის მე-13 პარაგრაფში დაფიქსირებული შენონის პრინციპი, (18 III პარაგრაფთან ურთიერთკავშირში) ძირითადად შეესაბამება (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-17 პარაგრაფს.

პარალელურად, საგზაო მოძრაობის კანონი საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის შორის ავტოსაგზაო შემთხვევების დროს უთითებს (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფზე (კანონის 17 IV პარაგრაფი). ორივე ნორმის შინაარსობრივი იდენტურობის გათვალისწინებით, სასამართლო პრაქტიკას არ უწევს აქედან გამომდინარე კონკურენციის საკითხის გადაწყვეტა, არამედ ერთდროულად იყენებს საგზაო მოძრაობის შესახებ

კანონის 17 I პარაგრაფსა და პასუხისმგებლობის შესახებ კანონის მე-13 პარაგრაფს.¹⁷⁸

აქედან გამომდინარე, საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფზე მითითებით, შენონის პრინციპები შეიძლება გამოყენებულ იქნეს საავტომობილო და სარკინიგზო ტრანსპორტის შორის ავარიისთვის. თუმცა, კონკრეტული შემთხვევის თავისებურების გათვალისწინებით, სარკინიგზო ტრანსპორტის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხე შესაძლოა უფრო მნიშვნელოვნად შეფასდეს/მეტს იწონიდეს (ბევრად მეტსაც კი), რადგან მათთვის საფრთხის აცილება შეუძლებელია რელსებზე გადახვევის მანევრის განხორციელების მეშვეობით [და, ამიტომაც, მათგან გამომდინარე საფრთხე უფრო მნიშვნელოვნად უნდა ჩაითვალოს]. შენონაზე შეიძლება ზეგავლენა იქონიოს ასევე იმ ფაქტორმაც, რომ სარკინიგზო ტრანსპორტს შედარებით უფრო დიდი სამუხრუჭე მანძილი აქვს და მისი კინეტიკური ენერგია ძალიან მაღალია.¹⁷⁹

4. საფრთხის გამომწვევისათვის და ბრალზე დამოკიდებული პასუხისმგებლობის თანხვედრა ავარიისას

ა) სახელმძღვანელო პრინციპები:

თუ ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილეობს ავტომობილი და მესამე პირი, რომელიც არ აგებს პასუხს საფრთხის გამომწვევისათვის (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის კანონის მე-7 პარაგრაფის მიხედვით – ჩვეულებრივ: ქვეითი ან ველოსიპედისტი – (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის კანონის 17 I პარაგრაფი არ გამოიყენება. როგორც ეს კანონის მე-18 პარაგრაფზე მითითებიდან გამომდინარეობს, მოცემული ნორმა,

¹⁷⁷ იხ. აგრეთვე: Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urteil vom 9. November 2022 - 7 U 216/20 - juris Rn. 50.

¹⁷⁸ BGH, Urteil vom 11. Juni 2013 - VI ZR 150/12 - NJW 2013, 3235, juris Rn. 10; OLG Celle, Urteil vom 27. November 2018 - 14 U 59/18 - NJW-RR 2019, 217, juris Rn. 25; OLG Dresden, Urteil vom 9. Juli 2019 - 4 U 333/19 - juris Rn. 3; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 10/23 - juris Rn. 23.

¹⁷⁹ შტრ. BGH, Urteil vom 16. Oktober 2007 - VI ZR 173/06 -NJW-RR 2008, 335, juris Rn. 18; OLG Celle, Urteil vom 27. November 2018 - 14 U 59/18 - NJW-RR 2019, 217, juris Rn. 25; OLG Celle, Urteil vom 10. Mai 2023 - 14 U 36/20 - VersR 2023, 926, juris Rn. 64; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 10/23 - juris Rn. 38.

პასუხისმგებლობის საკითხის განსჯისას, შენონის პრინციპს აწესებს მხოლოდ იმ შემთხვევისათვის, როდესაც ავარიაში ორივე მხრიდან ავტომობილის მძღოლები თუ მფლობელები მონაწილეობენ. პასუხისმგებლობის საკითხის მოცემული გადაწყვეტის შედეგია ასევე ის, რომ საგზაო მოძრაობის კანონის 17 I პარაგრაფზე მითითების გამო, ასევე 17 III პარაგრაფიც არ გამოიყენება. ფაქტობრივად, ეს ნიშნავს, რომ ავტომობილის მფლობელის პასუხისმგებლობა ქვეითის ან ველოსიპედისტის მიმართ მხოლოდ დაუძლეველი ძალის არსებობის შემთხვევაშია გამორიცხული (მაშინ როდესაც, სხვა ავტომობილის მფლობელებსა და მძღოლებთან მიმართებით, აურიდებელი მოვლენის არსებობაც კი საკმარისია [პასუხისმგებლობის გამოსარიცხად]; იხილეთ ზემოთ: II. 6. ბ)).¹⁸⁰

ასეთ შემთხვევებში შენონის წესად გამოიყენება საგზაო მოძრაობის კანონის მე-9 პარაგრაფი, რომლის მიხედვითაც, ქვეითის ან ველოსიპედისტის (და შესაძლო სხვა, ბრალზე დამოკიდებულად პასუხისმგები პირის) ბრალის არსებობის შემთხვევაში, გამოიყენება გერმანიის სამოქალაქო კოდექსის თანაბრალეულობის მომწესრიგებელი ნორმა (გსკ-ის 254-ე პარაგრაფი; შედარებადია სკ-ის 415-ე მუხლთან). ეს მითითება სამოქალაქო კოდექსის რეგულაციებზე არაფერს ცვლის იმასთან დაკავშირებით, რომ ერთსულოვანი მოსაზრების თანახმად, [ერთი და იმავე] ავტომობილის მძღოლისა და მფლობელის წვლილთა შენონისას, ავტომობილის ექსპლუატაციიდან მომდინარე საფრთხე, ისევე უნდა იქნას გათვალისწინებული, როგორც საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფის მიხედვით შენონისას.¹⁸¹ მარტივად რომ ვთქვათ, აქიდან გამომდინარეობს, რომ ქვეითის ან ველოსიპედისტის წვლილის შეფასება ხდება

გსკ-ის 254-ე პარაგრაფის კრიტერიუმების მიხედვით, ხოლო ავტომობილის მფლობელისა და მძღოლის წვლილი – საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფის კრიტერიუმების მიხედვით. მხოლოდ ამგვარად შეიძლება იმის უზრუნველყოფა, რომ საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 7 I პარაგრაფის მიხედვით საფრთხის გამომწვევისთვის პასუხისმგებლობის ძირითადი პრინციპები გათვალისწინებული იყოს ასევე ქვეითთა და ველოსიპედისტთა შემთხვევაშიც, პასუხისმგებლობის შენონისას. ამიტომაც, ხსენებული კანონის 17 I პარაგრაფის მიხედვით შენონასთან შედარებით, გადამწყვეტი განსხვავება მხოლოდ იმაშია, რომ ქვეითის ან ველოსიპედისტის (და შესაძლოა სხვა მესამე პირის) მხარეზე ავარიის გამომწვევი მხოლოდ ის წვლილი შეიძლება იყოს გათვალისწინებული, რომლის მიმართაც მას (შესაძლოა, *prima facie*-მტკიცებულებით დადასტურებული) ბრალი შეეცხება.¹⁸²

ბ) ნდობის დაცვა:

პასუხისმგებლობის შენონისას, ნდობის დაცვასა და მის მოცულობას შედარებით უფრო დიდი მნიშვნელობა ენიჭება, მე-9 პარაგრაფის ფარგლებში, ვიდრე საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფის მიხედვით პასუხისმგებლისას. ეს გამომდინარეობს, ერთი მხრივ, იმ ფაქტიდან, რომ არამოტორიზებული მოძრაობის მონაწილეებს შორის ხშირად არიან ხოლმე ბავშვები, ასაკოვანი ადამიანები და შშმ პირები, რომელთა მიმართაც ნდობის დაცვა ბუნებრივად ექვემდებარება გარკვეულ შეზღუდვებს. მეორე მხრივ, გასათვალისწინებელია, რომ ნდობის დაცვა მორგებული უნდა იყოს ასევე ცხოვრებისეულ რეალობას. ის იზღუდება ისეთ

¹⁸⁰ OLG München, Urteil vom 20. Oktober 2021 - 10 U 6524/20 - juris Rn. 48; OLG Nürnberg, Urteil vom 23. November 2004 - 3 U 2818/04 - DAR 2005, 160, juris, Rn. 9.

¹⁸¹ შდრ. Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 30; Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 - juris Rn. 18 OLG Zweibrücken,

Beschluss vom 8. März 2021 - 1 U 141/19 - DAR 2021, 569, juris Rn. 42; OLG München, Urteil vom 20. Oktober 2021 - 10 U 6514/20 - juris Rn. 51.

¹⁸² BGH, Urteil vom 24. September 2013 - VI ZR 255/12 - NJW 2014, 217, juris Rn. 7; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Beschluss vom 27. April 2023 - 7 U 214/22 - NJW-RR 2023, 1334, juris Rn. 30; OLG Bamberg, Urteil vom 20. Juli 2021 - 5 U 428/20 - juris Rn. 14.

საგზაო სიტუაციებში, სადაც, ჩვეულებრივ, მოძრაობის წესების უფრო ინტენსიური დარღვევაა მოსალოდნელი, მაგალითად, ქვეითის მიერ გზის გადაკვეთა თუ (მაგ., გერმანიაში) ველოსიპედისტის გზაჯვარედინებზე გამოსვლა. აქედან გამომდინარე, გერმანულ სასამართლო პრაქტიკაში, სხვებთან ერთად, განვითარდა შემდეგი პრინციპები:

ქვეითი:

თუ მძღოლისგან მარცხენა მხრიდან ქუჩაზე გადმომსვლელი ქვეითი უკვე გზაზე იმყოფება და მოძრაობის პროცესშია, მძღოლს არ შეუძლია დაუფიქრებლად მიენდოს იმ ფაქტს, რომ ქვეითი გზის შუაში გაჩერდება და მას გზას დაუთმობს.¹⁸³ მართალია, ქვეითი, რომელიც გადაადის გადატვირთულ და არც ისე ვიწრო ქუჩაზე, ჯერ (რამდენადაც ამის საშუალებას იძლევა მარცხნიდან მომავალი ტრანსპორტი) უნდა მივიდეს შუამდე და გაჩერდეს იქ, სანამ შეძლებს გზის მეორე ნახევრის უსაფრთხოდ გადაკვეთას. თუმცა, ავტომობილის მძღოლს აღარ აქვს უფლება იმოქმედოს გზაზე გადამსვლელი ქვეითის მოცემულ სავარაუდო ქცევაზე მინდობილმა, თუ მას, სწორედ ზემოთ ხსენებული, ყველა გარემოების გონივრული შეფასებიდან გამომდინარე, აქვს საფუძველი, ეჭვი შეიტანოს იმაში, რომ ქვეითი საგზაო წესებს არ დაემორჩილება. მძღოლმა მოვლენათა განვითარების ეს სცენარი, სულ მცირე, მაშინ უნდა ივარაუდოს, როდესაც ქვეითი არ მოძრაობს ჩვეულებრივი ნაბიჯებით, არამედ ცდილობს სირბილით გადაკვეთოს გზა.¹⁸⁴

მძღოლი ვალდებულია, ქუჩის სიდიდისდა მიუხედავად, სრულად დააკვირდეს მის წინ მდებარე გზის მთლიან სივრცეს. ამიტომაც, მან მარ-

ცხნიდან მომავალი ქვეითი უკვე სანინაალმდებო ზოლის დასაწყისში უნდა შეამჩნიოს (თუ არ არსებობს ხედვის დაბრკოლება). თუმცა, შესაბამისი წინაპირობებისა და მინიშნებების გარეშე, ის არ უნდა მოემზადოს იმ სცენარისათვის, რომ ზრდასრული ქვეითი, რომელიც საპირისპირო ზოლი გადაკვეთა და შემდეგ გზის შუაში გაჩერდა, კვლავ მოულოდნელად გააგრძელებს გზის გადაკვეთას უკვე მის ზოლში.¹⁸⁵

ავტომობილის მძღოლს ზოგადად უნდა ჰქონდეს გათვლილი, რომ გზის იმ მონაკვეთზე, რომელსაც ის ვერ ხედავს (მაგალითად, მოსახვევის გამო), შესაძლოა იმყოფებოდნენ ადამიანები, მათ შორის გზაზე მწოლიარე პირები ან განლაგებული იყოს დაბრკოლებები. თუმცა, მას, ზოგადად, აქვს უფლება მიენდოს იმ ფაქტს, რომ ქვეითები მოულოდნელად მის წინ გზაზე არ გადმოვლენ და, შესაბამისად, არ არის საჭირო სიჩქარის დაგდება და მოცემული სცენარისათვის მომზადება.¹⁸⁶

ველოსიპედისტები:

ველოსიპედისტები გზაჯვარედინის ტერიტორიაზე, სადაც მათ, წესების დაცვით მოძრაობისას, შემოვლითი გზა უნდა აირჩიონ ან სიჩქარე დააგდონ, (კონკრეტული შემთხვევის თავისებურებების გათვალისწინებით) ხშირად ისინი ამას არ აკეთებენ და ირჩევენ პირდაპირ გზას მანძილის შესამცირებლად [და ეს არ არის ცხოვრებისეული გამოცდილების მიღმა].¹⁸⁷

გ) ბავშვები/ასაკოვნები:

აა) დელიქტუნარიანობა:

წინასწარ უნდა აღინიშნოს, რომ გერმანიაში

¹⁸³ BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 13; BGH, Urteil vom 24. Februar 1987 – VI ZR 19/86 - NJW 1987, 2377, juris Rn. 20.

¹⁸⁴ BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 13 f.

¹⁸⁵ BGH, Urteil vom 4. April 2023 - VI ZR 11/21 - NJW 2023, 2108, juris Rn. 11; იხ. აგრეთვე: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom

26. Mai 2023 - 3 U 4/23 - NJW-RR 2023, 1140, juris Rn. 43.

¹⁸⁶ OLG Koblenz, Beschluss vom 21. September 2021 - 12 U 777/21 - NJW-RR 2022, 104, juris Rn. 9.

¹⁸⁷ იხ. განსაკუთრებული სიტუაცია: Saarländisches Oberlandesgericht Saarbrücken, Urteil vom 28. Juli 2023 - 3 U 14/23 – juris Rn. 17.

2002 წლის 1 აგვისტოდან მოქმედებს დელიქტუნარიანობის საფეხუროვანი დანაწესები ბავშვებისა და არასრულწლოვნებისთვის:

§ 828. არასრულწლოვნები

(1) პირი, რომელსაც არ მიუღწევია შვიდი წლის ასაკისათვის, პასუხს არ აგებს მის მიერ სხვა პირისათვის მიყენებული ზიანის გამო.

(2) პირი, რომელსაც შეუსრულდა შვიდი წელი, თუმცა, არ მიუღწევია ათი წლის ასაკისათვის, პასუხს არ აგებს იმ ზიანის გამო, რომელსაც ის აყენებს სხვა პირს ავტო, სარკინიგზო ან საფუნიკულიორო სატრანსპორტო საშუალებით გამონვეული უბედური შემთხვევისას.¹⁸⁸ ეს წესი არ მოქმედებს, თუ მან ზიანი განზრახ მიაციენა.

კანონმდებელმა გსკ-ის 828 II პარაგრაფის შემოტანით ანგარიში გაუწია იმ გარემოებას, რომ ათ წლამდე ბავშვები ხშირად ვერ ახერხებენ მოტორიზებული საგზაო მოძრაობის სპეციფიკური საფრთხეების ამოცნობას, განსაკუთრებით, მოძრაობის სხვა მონანილეთა და მათ შორის დარჩენილი მანძილის ზუსტად აღქმას და მათკენ მომავალი ტრანსპორტის სიჩქარის სწორად შეფასებასა თუ საფრთხეებზე შესაბამის რეაგირებას.¹⁸⁸ ამ საფუძვლით პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლება გულისხმობს არა მხოლოდ ბავშვის პასუხისმგებლობის გამორიცხვას, არამედ ვრცელდება (ისევე როგორც გსკ-ის 828 I პარაგრაფი) გსკ-ის 254 პარაგრაფის მიხედვით თანაბრალეულობის შერაცხვაზეც.¹⁸⁹

თუმცა, იგი გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, როდესაც ავარიის მოვლენები რაიმე კავშირშია მოტორიზებული საგზაო მოძრაობის განსაკუთრებულ საფრთხეებთან.¹⁹⁰

არასრულწლოვნები, რომელთაც უკვე შეუსრულდათ 10 წელი, არ აგებენ პასუხს, თუ არ ფლობენ მდგომარეობის სწორად განჭვრეტის უნარს (გსკ-ის 828 პარაგრაფი). ეს პასუხისმგებლობა უნარიანობის ობიექტური წინაპირობა კონკრეტულ საგზაო სიტუაციაში ბრალის საკითხის წინ და მისგან განცალკევებით უნდა დადგინდეს.¹⁹¹ განჭვრეტის საკითხის განსჯისას გადამწყვეტია, შეეძლო თუ არა ბავშვს, მისი გონებრივი განვითარების მდგომარეობის გათვალისწინებით, აღექვა, რომ მისი ქმედება, ზოგადად, საშიშია, არასწორია და, ამიტომაც, მისი განხორციელებისაგან თავი უნდა შეიკავოს.¹⁹² ბრალის შერაცხვისათვის გადამწყვეტია, შეეძლო თუ არა ბავშვს კონკრეტულ საგზაო სიტუაციაში მისი ქმედების გამომწვევი საფრთხის შეცნობა და შესაბამისად რეაგირება.¹⁹³

სასამართლო პრაქტიკაში, სანამ კანონმდებელი ავტოსაგზაო შემთხვევებისათვის ბავშვების დელიქტუნარიანობის ასაკს აწევდა, ბავშვის (მათ შორის 7-დან 10 წლამდე ასაკის ბავშვის) განჭვრეტის უნარის უარყოფა თითქმის არ მომხდარა.¹⁹⁴ პრაქტიკა ყურადღებას უფრო მეტად ამახვილებდა კონკრეტულ საგზაო სიტუაციაში ბავშვის ბრალეულობის დადგენის კრიტერიუმებზე. ამასთან, განსხვავება გსკ-ის 828 III პარაგრაფისა და გსკ-ის 276 პარაგრაფის გაგებით ბრალს [ბრალის არარსებობას] შორის

¹⁸⁸ შდრ. BT-Drucks. 14/7752, S. 16 und 26; BGH, Urteil vom 14. Juni 2005 - VI ZR 181/04 - NJW-RR 2005, 1263, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 10.

¹⁸⁹ BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 14.

¹⁹⁰ BGH, Urteil vom 30. November 2004 - VI ZR 335/03 - BGHZ 161, 180, juris Rn. 8 ff.; BGH, Urteil vom 30. November 2004 - VI ZR 365/03 - NJW 2005, 356, juris Rn. 5 ff., - ამ ორივე გადაწყვეტილებაში ეს უარყოფილია იმ შემთხვევისათვის, როდესაც 9 წლის ბავშვი აზიანებს გაჩერებულ მანქანას თავისი კიკბორდით ან ველოსიპედით; BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 - BGHZ 181, 368, juris Rn. 7.

¹⁹¹ შდრ. Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 25; Reichold in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 10. Aufl., § 828 BGB (Stand: 01.02.2023) Rn. 5.

¹⁹² Reichold in: Herberger/Martinek/Rüßmann/Weth/Würdinger, jurisPK-BGB, 10. Aufl., § 828 BGB (Stand: 01.02.2023) Rn. 5.

¹⁹³ შდრ. Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 25.

¹⁹⁴ შეჯამებისათვის იხ. Staudinger/Oechsler (2021) BGB § 828 Rn. 26 ff. - სადაც ეს სასამართლო პრაქტიკა გაკრიტიკებულია.

ყოველთვის მკაფიო არ ყოფილა და დელიქტუ-
ნარიანობის საკითხის ექსპლიციტურ შემონიშ-
ნას ხშირად ტოვებდნენ ხოლმე.

ბბ) ბრალი:

ვინაიდან კანონმდებელმა გსკ-ის 828 II პარა-
გრაფით მკაფიო ზღვარი გააწვლია¹⁹⁵ 10 წლამდე
ასაკის ბავშვებისთვის, გერმანიაში მოცემულ
კონტექსტში ბრალის თემატიკის მნიშვნელობამ
იკლო და შემოიფარგლება 10 წელს გადაცილე-
ბული მოზარდებით. როგორც ამას გსკ-ის 828 II
პარაგრაფისათვის საფუძვლად დადებული პრე-
ზუმფცია ადგენს, ამ ასაკის ბავშვების მიერ და-
შვებული ობიექტური გადაცდომისას ბრალი ავ-
ტომატურად გამორიცხული არ არის.

არასრულწლოვანისათვის ბრალის შერაცხ-
ვის წინაპირობაა ის, რომ მას შეეძლოს საგზაო
მოძრაობაში წარმოშობილი სიტუაციის სწორად
შეფასება და ადეკვატური რეაგირება. ვინაიდან
ეს უნარები მხოლოდ ასაკთან ერთად ვითარდე-
ბა, შერაცხვისათვის წაყენებული მოთხოვნები
ბავშვის ასაკის შესაბამისი უნდა იყოს. ამგვარ-
ად, განსაკუთრებით, პატარა ბავშვებს, სხვა
კრიტერიუმები წაყენებათ, ვიდრე შედარებით
მოზრდილებს.¹⁹⁶

თვალსაჩინოებისათვის კონკრეტული ავარი-
ის სიტუაციის აღწერაა მიზანშეწონილი: 11
წლის გოგონას, რომელიც ოჯახში ოთხი ბავშვი-
დან ყველზე უმცროსი იყო, გზის გადაკვეთისას
შეეჯახა ავტომობილი. ცელეს უმაღლესმა სამ-
ხარეო სასამართლომ განავითარა შემდეგი
მსჯელობა:¹⁹⁷

"...ბავშვის (ავტორის შენიშვნა: მომჩივანი)
ასაკის გარდა, ასევე უნდა შეფასდეს კონკრე-
ტული ავტოსაგზაო სიტუაცია. ვინაიდან გარკ-
ვეულ ასაკობრივ ჯგუფებში, ჩვეულებრივ, შე-
საძლებელია, [ზოგადად] პასუხისმგებლობის
გაცნობიერების უნარს ჩამორჩებოდეს ბავშვის

უნარი, ამოიცნოს კონკრეტული ხდომილებიდან
ან მდგომარეობიდან გამომდინარე საფრთხე და
საკუთარი ქცევა ამ სიტუაციაში მოქმედ საგ-
ზაო წესებს შეუსაბამოს (BGH, Urteil vom 21.
Mai 1963 VI ZR 254/62 - BGHZ 39, 281, juris Rn.
16...).

...

მოსარჩელის ბრალზე (აქ: დაუდევრობაზე),
რაც იქნებოდა მისი თანაპასუხისმგებლობის გა-
ნმპირობებელი, საუბარი შეიძლება მხოლოდ
მაშინ, თუ მისი ასაკისა და განვითარების ეტაპ-
ზე მყოფ ბავშვს, საგზაო მოძრაობაში საჭირო
სიფრთხილის გამოყენებისას, წინასწარ უნდა
შეეცნო, რომ მისი მოქმედება იყო დაშვების
რისკის შემცველი და, თუ მას ზოგადად მოეთ-
ხოვებოდა და ჰქონდა შესაძლებლობა, ამ რის-
კის გაცნობიერების შედეგად, შესაბამისად გა-
დაეწყო საკუთარი ქცევა (იხ. ..., BGH, Urteil vom
27. Januar 1970 - VI ZR 157/68 - juris Rn. 21, juris;
OLG Celle, Urteil, Urteil vom 19. Februar 2020 -
14 U 69/19 - juris Rn. 34). ...

გასათვალისწინებელია საერთო სიტუაცია,
რომელშიც იმყოფება ბავშვი კონკრეტულ მომე-
ნტში. ასევე ყურადსაღებია ბავშვებისათვის და-
მახასიათებელი თვისებები, განსაკუთრებით მა-
თი იმპულსურობა, კონცენტრაციის უნარის ნა-
კლებობა და, ერთ ჯგუფად გადაადგილებისას,
მის წევრთა მოძრაობის დინამიკა და ქცევები
(შდრ. OLG Düsseldorf, Urteil vom 30. August
2013 1 U 68/12 - juris; OLG Saarbrücken, Urteil
vom 24. April 2012 - 4 U 131/11 - juris; OLG
Düsseldorf, Urteil vom 15. Februar 2018 - I-1 U
160/15 - juris Rn. 105).

...

ამ საერთო სიტუაციიდან გამომდინარე, სე-
ნატის აზრით, მოსარჩელის ბრალი სახეზე არ
ყოფილა. მოსარჩელე ბავშვების ჯგუფთან ერ-
თად მოძრაობდა და – პირველი ინსტანციის მი-
ერ დადგენილი გარემოებების თანახმად – მარ-
თალია, დაინახა მოახლოებული მანქანა, მაგრამ

¹⁹⁵ so BGH, Urteil vom 30. Juni 2009 - VI ZR 310/08 -
BGHZ 181, 368, juris Rn. 10.

¹⁹⁶ იხ. სრულად: OLG Köln, Urteil vom 27. September
2018 - 28 U 16/18 - NJW-RR 2019, 546, juris Rn.
21; Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht,
Urteil vom 3. Januar 2020 - 7 U 33/19 - juris Rn. 25;

OLG Celle, Urteil vom 19. Mai 2021 - 14 U 129/20 -
NJW 2021, 2124, juris Rn. 19 ff.

¹⁹⁷ ამონარიდი: OLG Celle, Urteil vom 19. Mai 2021 -
14 U 129/20 -NJW 2021, 2124, juris Rn. 19 ff., ცი-
ტატები მცირედ შეცვლილია.

ამ დროს ის უკვე ავტომობილის სავალ ნაწილზე იმყოფებოდა სამ ბავშვთან ერთად და მათთან ერთად, ერთ ჯგუფად მიდიოდა სკოლისკენ. ამით გამოწვეული ჯგუფური მოძრაობის დინამიკა, სხვებს დანევის სურვილი, ისევე უნდა იქნეს გათვალისწინებული საერთო სიტუაციის შეფასებისას, როგორც, სიბნელეში მოახლოებულ მანქანამდე დარჩენილი მანძილისა და ამ მანქანის მოახლოების სიჩქარის სწორად გამოთვლის სირთულე.

...

რადგან, როდესაც არასრულწლოვნები ერთ ჯგუფად გადაადგილდებიან, არსებობს იმის რისკი, რომ ამ ჯგუფიდან რომელიმე ბავშვი შეიძლება იყოს არამობილიზებული და უყურადღებოდ იქცეოდეს.

ბავშვი, სხვა ბავშვთან ერთად გზაზე გადასვლისას, ხშირად არ აქცევს ხოლმე ყურადღებას უპირატესი მოძრაობის უფლების მქონე ტრანსპორტს (OLG Oldenburg, Urteil vom 26. Februar 2004 - 8 U 229/03 - juris Rn. 11). ამას ემატება ასევე ის გარემოებაც, რომ ოთხი ბავშვიდან სამს გზა უკვე გადაკვეთილი ჰქონდა და მოსარჩელეს, როგორც ჯგუფის ბოლო წევრს, პირველი მოპასუხე დაეჯახა მაშინ, როდესაც ის თავადაც თითქმის უკვე გადასული იყო გზაზე”.

გგ) ნდობის დაცვა:

საგზაო მოძრაობის გამოწვევები, რომელშიც ორიენტირება განსაკუთრებულ სირთულეს წარმოადგენს ბავშვებისთვის, შშმ პირებისა და ასაკოვანი ადამიანებისთვის (იხ. (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ დადგენილების 3 IIa პარაგრაფი), ასევე აისახება ნდობის დაცვის ფარგლებზეც.

განზოგადებულად რომ ჩამოვყალიბოთ, ნდობის დაცვის პრინციპი მოქმედებს შეზღუ-

დულად, როდესაც საგზაო სიტუაციაში წარმოშობილი საფრთხეები ბავშვის¹⁹⁸, ასაკოვანი თუ შშმ პირის¹⁹⁹ მიერ ვერ აღიქმება სრულად, ისე, როგორც ზრდასრული პირის მიერ, მას არ ძალუძს მისი დაძლევა და ეს მდგომარეობა შეცნობადია ავტომობილის მძღოლისთვის.

ეს ამავედროულად ნიშნავს, რომ ნდობის დაცვის პრინციპი, ზოგადად, ასევე ვრცელდება იმ შემთხვევაზეც, როდესაც მოძრაობის მონაწილე არის ბავშვი, ასაკოვანი ან შშმ პირი. შესაბამისად, კონკრეტულ საგზაო სიტუაციაზე დამოკიდებული, რამდენად და რა მოცულობით შეუძლია ავტომობილის მძღოლს მიენდოს იმას, რომ ბავშვი თუ ასაკოვანი ადამიანი საგზაო მოძრაობაში სწორად მოიქცევა. ამ გადანყვეტის თანახმად, მძღოლმა მართვისას განსაკუთრებული წინდახედულობა უნდა გამოიჩინოს, თუ ბავშვების ქცევა ან მისი მდგომარეობა, ცხოვრებისეული გამოცდილების საფუძველზე, ცხადყოფს, რომ ის შეიძლება საფრთხეში გადაიზარდოს.²⁰⁰ ამ საფრთხის ინტენსივობისდა მიხედვით, საჭირო ქცევა შეიძლება გულისხმობდეს გაზრდილი ყურადღებიდან და დამუხრუჭებისათვის მუდმივი მზადყოფნიდან დაწყებული, მთელი არეალის ინტენსიურ დაკვირვებასა თუ, საბოლოოდ, დასაშვები სიჩქარის მნიშვნელოვან შემცირებას, შესაძლოა ადამიანის ნაბიჯების სიჩქარემდეც კი.²⁰¹ განსაკუთრებულ შემთხვევებში მძღოლის ნდობა დაცვას აღარ იმსახურებს უკვე მაშინაც კი, როდესაც მან ბავშვი ვერ შეამჩნია, მაგრამ დაინახა მოფარებული ეზოს შესასვლელიდან გამოგორებული ბურთი ან თუ მანამდე ბავშვები სახლის შემოსასვლელიდან სირბილით გამოვიდნენ [და (მიზიდულობის ეფექტის საფრთხის გამო) შეიძლება მათ სხვა ბავშვიც გამოჰყოლოდა].

თუ ასაკოვანი პირი იმყოფება სიტუაციაში, რომელშიც მას, ზოგადი ცხოვრებისეული გამო-

¹⁹⁸ მკაფიოდ: OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 41.
¹⁹⁹ OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 18, ხანდაზმული ადამიანებისთვის.
²⁰⁰ BGH, Urteil vom 23. April 2002 - VI ZR 180/01 - NJW 2002, 2324, juris Rn. 12; BGH, Urteil vom 10.

Oktober 2000 - VI ZR 268/99 - NJW 2001, 152, juris Rn. 6; OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn 41.
²⁰¹ შდრ. OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn 41.

ცდილების მიხედვით, საფრთხე არ უნდა ემუქრებოდეს, მძღოლს არ ევალება მაქსიმალური სიფრთხილის გამოჩენა მხოლოდ მისი ხანდაზმული ასაკის გამო.²⁰² განსხვავებულადაა საქმე, როდესაც ხანდაზმული ადამიანი იმყოფება საგზაო სიტუაციაში, სადაც, გამოცდილების მიხედვით, სავარაუდოა, რომ ის ველარ შეძლებს მდგომარეობის სრულად განჭვრეტას და გაკონტროლებას. ამ დროს ნდობის დაცვის პრინციპი აღარ მოქმედებს, დამოუკიდებლად კონკრეტული საფრთხის ნიშნების არსებობისა.²⁰³

დ) წვლილთა შენონის მასშტაბი:

წვლილთა შენონის საფუძველზე პასუხისმგებლობის განსაზღვრისას, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-9 პარაგრაფის მიხედვით, ბავშვების ბრალეული ქმედების შეფასება ასაკის მიხედვით დიფერენცირებული სტანდარტით უნდა მოხდეს იმ შემთხვევაში, როდესაც ეს გავლენას ახდენს არასწორ ქცევაზე, გამომდინარე იქიდან, რომ მათი მხრიდან საგზაო მოძრაობის საფრთხეებთან შეგუებისა და შესწავლის პროცესი ჯერ კიდევ არ დასრულებულა. შესაბამისად, (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის მე-9 და გსკ-ის 254-ე პარაგრაფების ფარგლებში შენონისას, ბავშვების თანაბრალეულობა უფრო ნაკლებს იწონის, ვიდრე ზრდასრულის თანაბრალეულობა მსგავს საგზაო სიტუაციებში.²⁰⁴

5. ავტოსაგზაო შემთხვევა, რომელიც გამონვეულია ავტომობილისა და ცხოველისგან მომდინარე საფრთხეების თანაბრალეულობით:

თუ ზიანი რეალიზდება, როგორც ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხის,

ასევე გსკ-ის 833-ე პარაგრაფის გაგებით ცხოველისგან მომდინარე საფრთხის შედეგად (რაც წარმოადგენს საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის საფუძველს) შენონა ხდება (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფისთვის დადგენილი პრინციპების მიხედვით (17 IV პარაგრაფი). (გერმანიის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 17 I პარაგრაფის კონტექსტში უკვე განხილული ზოგადი კრიტერიუმების მიღმა, სასამართლო პრაქტიკა, ჩვეულებრივ, განსხვავებულ გადანყვეტილებას იღებს, იმისდა მიხედვით, ცხოველი საგზაო მოძრაობაში ადამიანის მიერ იყო მართული თუ მან გზაზე თავისით გადაიბრუნა.

თუ ცხენს საგზაო მოძრაობაში მართავდა ადამიანი, სასამართლო პრაქტიკა ცხოველის მფლობელის საზიანოდ [მფლობელს შეერაცხება], სხვა საფრთხეებთან ერთად, ასევე ითვალისწინებს, ცხენის ბუნებასთან დაკავშირებულ ისეთ საფრთხეს, როგორცაა, მისი ყალყზე დადგომის დროს, მართვის შეზღუდული შესაძლებლობა და აქედან გამომდინარე რისკები. ამის საპირისპიროდ, ავტომობილის მფლობელს შეერაცხება ის ფაქტი, რომ ხმაურიანი ავტომობილები, ხმის მიმართ მგრძობიარე ცხოველებში, როგორცაა ცხენი, ინვევენ შიშს და ასევე ცხენები მათი გადაადგილების არეალში სხვა სხეულების მოძრაობაზე სენსიტიურად რეაგირებენ; განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც რაიმე მოულოდნელი ხდება. შესაბამისად, სასამართლო პრაქტიკა მიიჩნევს, რომ ცხოველისა და ავტომობილის მფლობელებს შორის, როდესაც ორივე ბრალის გარეშე მოქმედებდა, ავტოსაგზაო შემთხვევასთან დაკავშირებული პასუხისმგებლობა თანაბრად უნდა განაწილდეს [თანაბარი წვლილი მიუძღვით ავტოსაგზაო შემთხვევაში].²⁰⁵

²⁰² BGH, Urteil vom 19. April 1994 - VI ZR 219/93 - NJW 1994, 2829, juris Rn. 12; OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 19.

²⁰³ BGH, Urteil vom 19. April 1994 - VI ZR 219/93 - NJW 1994, 2829, juris Rn. 12; OLG Hamm, Beschluss vom 8. März 2022 - I-9 U 157/21 - NJW-RR 2022, 1041, juris Rn. 19.

²⁰⁴ შდრ. BGH, Urteil vom 18. November 2003 - VI ZR 31/02 - NJW 2004, 772, juris Rn. 11; BGH, Urteil

vom 13. Februar 1990 - VI ZR 128/89 - NJW 1990, 1483, juris Rn. 22; OLG Karlsruhe, Urteil vom 20. Juni 2012 - 13 U 42/12 - NJW 2012, 3042, juris Rn. 13; OLG Celle, Urteil vom 11. Oktober 2023 - 14 U 157/22 - juris Rn. 58.

²⁰⁵ OLG Celle, Teilurteil vom 20. Januar 2016 - 14 U 128/13 - VersR 2017, 567, juris Rn. 13; OLG Celle, Urteil vom 10. April 2018 - 14 U 147/17 - NJW-RR 2018, 728, juris Rn. 37, თუმცა გადანყვეტილებაში მითითებულია, რომ ცხოველიდან გამომდინარე

ცხოველისგან გამომდინარე საფრთხე ფასდება უფრო მნიშვნელოვნად და დიდად, როდესაც ცხოველი საგზაო მოძრაობაში არის არა ადამიანის მიერ მართული და ამ პროცესის ნაწილი, არამედ, თავისი ცხოველური ბუნების შესაბამისად, გზაზე არაპროგნოზირებადად გადარბის (პატრონის გარეშე მყოფი ძაღლი; გამოქცეული ხარი). ასეთ სიტუაციაში ცხოველი თავიდანვე საშიში უცხო სხეულია საგზაო მოძრაობაში. ამიტომაც, ავტომობილისა და თავისუფლად მორბენალი ცხოველის შეჯახებისას, ჩვეულებრივ, ამ ცხოველის მფლობელის პასუხისმგებლობა უფრო მეტს იწონის.²⁰⁶ საზოგადოებრივ გზაზე მოზრდილ ცხოველთან შეჯახებისას, ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხე (მძღოლის ბრალის გარეშე პასუხისმგებლობის საფუძველი) ყოველთვის უკან იხევს ცხოველისგან გამომდინარე საფრთხესთან მიმართებით, თუ ცხოველის მფლობელს (მაგალითად, პირუტყვის საძოვრის არასაკმარისი შემოღობვა) ბრალი მიუძღვის. მოცემული გადანწყვეტის უკან დგას ის მოსაზრება, რომ მოცემული ტიპის ავარიები ხდება ისეთ საგზაო სივრცეში, სადაც ავტომობილი იმყოფება საკუთარი დანიშნულებისა და ფუნქციის მიხედვით, ხოლო მოზრდილი ცხოველის ადგილი იქ არ არის.²⁰⁷

6. რევიზია სააპელაციო სტადიაზე:

რადგან წვლილთა შენონის პროცესი მეტწილად შეფასებითი ხასიათისაა, სააპელაციო სამართლოს მიერ ქვედა ინსტანციის გადანწყვეტილების სისწორის/რევიზიის კომპეტენცია შეზღუდულია.

სააპელაციო სასამართლო პროცესზე ამონ-

მებს მხოლოდ იმას, არის თუ არა ყველა შესაძლო გარემოება სრულად და სწორად გათვალისწინებული და განხორციელდა თუ არა შენონა სამართლებრივად გამართული კრიტერიუმების საფუძველზე.²⁰⁸ სააპელაციო სასამართლო ასევე ამონმებს, მოხდა თუ არა შენონისას ავარიის გამომწვევი ყველა დადგენილი გარემოების გათვალისწინება და აცნობიერებდა თუ არა წინა ინსტანციის სასამართლო, რომ შენონისას გადანწყვეტი მნიშვნელობა აქვს, თუ რა ხარისხისა და მოცულობის წვლილი შეიტანეს მონაწილეებმა ავარიის გამომწვევაში. ძირითადად, სააპელაციო სასამართლოს კონტროლი მოიცავს იმის გადამოწმებას, იყო თუ არა ავარიის გამომწვევი ყველა ფაქტი პროცედურულად სწორად და სრულად დადგენილი და გაითვალისწინა თუ არა პირველი ინსტანციის სასამართლომ ის გარემოება, რომ ერთი ან რამდენიმე მონაწილის ბრალი შეიძლება იყოს ერთ-ერთი ფაქტორი შენონისას.²⁰⁹

სარევიზიო სასამართლოს მხრიდან შეუზღუდავ გადამოწმებას ექვემდებარება კონკრეტულ კონტექსტში *prima facie*-მტკიცებულების პრინციპების მართებულად გამოყენება.²¹⁰

V. ავარიაში წვლილთა შენონა ქართულ სამართალში:

1. სპეციალური საკანონმდებლო რეგულაციის არარსებობა:

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, გერმანულისაგან განსხვავებით, არ შეიცავს ავარიაში შეტანილ წვლილთა შენონის სპეციალურ რეგულაციას იმ შემთხვევისათვის, როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევაში რამდენიმე ავტომობილია

საფრთხე, ზოგადად, უფრო მეტს იწონის, მაგრამ ეს კომპენსირებული იყო ავარიაში სატვირთო მანქანის მონაწილეობით.
²⁰⁶ ვრცელი მითითებებით: AG Brandenburg, Urteil vom 21. Februar 2019 - 31 C 211/17 - juris Rn. 67.
²⁰⁷ Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht, Urteil vom 17. Februar 2005 - 7 U 168/03 - juris Rn. 41 f.; AG Köln, Urteil vom 2. November 2022 - 261 C 118/22 - juris Rn. 25.
²⁰⁸ BGH, Urteil vom 22. November 2022 - NJW 2023, 1123 - VI ZR 344/21, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom

8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810, juris Rn. 8; BGH, Urteil vom 15. Mai 2018 - VI ZR 231/17 - VersR 2018, 957, juris Rn. 10.
²⁰⁹ შტრ. BGH, Urteil vom 22. November 2022 - VI ZR 344/21 - NJW 2023, 1123, juris Rn. 11; BGH, Urteil vom 8. März 2022 - VI ZR 1308/20 - NJW 2022, 1810 - juris Rn. 8.
²¹⁰ BGH, Urteil vom 13. Dezember 2016 - VI ZR 32/16 - NJW 2017, 1177, juris Rn. 9; BGH, Urteil vom 26. Januar 2016 - VI ZR 179/15 - NJW 2016, 1100, juris Rn. 12.

ჩართული ან როდესაც ავტოსაგზაო შემთხვევა ხდება ავტომობილსა და სკ-ის 999-ე მუხლის მოქმედების არეალს მიღმა მყოფ საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეს შორის.

თუმცა ქართველი კანონმდებელი აცნობიერებდა იმ ფაქტს, რომ ზიანის გამონწვევაში ჩართულ პირებსაც შეიძლება ჰქონდეთ ერთმანეთის მიმართ მოთხოვნები. ამისთვის მან სკ-ის 415-ე მუხლის რეგულაცია შეიმუშავა. მაგრამ, ეს ნორმა თავისი პირდაპირი ფორმულირებით, მხოლოდ ორმხრივი ბრალით გამონწვეულ პასუხისმგებლობას ეხება. ამასთან, კანონმდებელს მხედველობიდან გამორჩა, რომ, მაგალითად, სკ-ის 999-ე მუხლი ადგენს, ბრალის გარეშე, უკვე მხოლოდ საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობას და ამ ნორმიდანაც შესაძლებელია ორმხრივი მოთხოვნები გამომდინარეობდეს.

იდენტური სამართლებრივი მდგომარეობისა და ინტერესთა გადანაწილების გამო, მიზანშეწონილია, ეს რეგულაციური ხარვეზი სკ-ის 415-ე მუხლის ანალოგიით ამოიყოს იმგვარად, რომ ავტომობილის მფლობელთა პასუხისმგებლობის განსაზღვრა მოხდეს არა ბრალის ხარისხის, არამედ ავარიაში შეტანილი წვლილის მიხედვით. ამ ანალოგიის გარეშე, სრულიად მიუღებელი შედეგები დადგებოდა – არ იარსებებდა ნორმა, რომელიც ორმხრივ, ურთიერთსაპირისპირო მოთხოვნებს სამართლიანად დააბალანსებდა. მოცემული რეგულაციის გარეშე: ან ეს ორმხრივი საპირისპირო მოთხოვნები სრულად უნდა იყოს განხორციელებადი [თითოეულს შეუძლია მოითხოვოს მთლიანი ზიანის ანაზღაურება მეორე მხარისაგან, მიუხედავად იმისა, რომ ავარიაში ერთი ობიექტური წვლილი უფრო მეტია] რისი სამართლებრივად დასაბუთებაც შეუძლებელია, ან ორივე მონაწილეს სრულად უნდა გამოერიცხოს ერთმანეთის მიმართ მოთხოვნები. ორივე გადანაწილება აბსურდულია.

ამიტომაც, ავარიაში მონაწილე ავტომობილების მფლობელების ერთმანეთის მიმართ პასუხისმგებლობის საკითხის გადანაწილებისას, ასევე საფრთხის შექმნისათვის [ბრალის გარეშე] და ბრალზე დამოკიდებული პასუხისმგებლობების თანხვედრისას, მაგალითად, როდესაც ავტომობილი ქვეითს ეჯახება, მიზანშეწონილია სკ-ის

415-ე მუხლში დაფიქსირებული სამართლებრივი პრინციპების ანალოგიით გამოყენება.

ეს ნიშნავს, რომ მოძრაობის იმ მონაწილეს, რომელსაც ეკისრება პასუხისმგებლობა საფრთხის შექმნისათვის, ბრალის ნაცვლად ავარიის გამომწვევი ფაქტორი (ავარიაში წვლილი) უნდა შეერაცხოს. ეს სწორია იმ თვალსაზრისითაც, რომ ავტომობილის ექსპლუატაციიდან გამომდინარე საფრთხე ზუსტად ისევე ეხება სხვა ავტომობილის მფლობელებს, როგორც მესამე პირებს. გარდა ამისა, ამგვარი განმარტების გარეშე, სკ-ის 999-ე მუხლში დაფიქსირებული საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის იდეა მნიშვნელოვანწილად დაიკარგებოდა, თუ იგი არ იმოქმედებდა ავარიაში მონაწილე ავტომობილების მფლობელთა შორის შიდა ურთიერთობაში, მიუხედავად იმისა, რომ სწორედ ავტომობილებს შორის შეჯახება შეადგენს ავტოსაგზაო შემთხვევების მნიშვნელოვან ნაწილს.

ეს არ ნიშნავს იმას, რომ ავარიაში მონაწილე პირთა ბრალი შეწონისას ყურადღების მიღმა უნდა დარჩეს. პირიქით, ბრალიც არის ავარიაში წვლილის ნაირსახეობა, გაითვალისწინება, როგორც წვლილი და წარმოადგენს (შესაძლოა მნიშვნელოვან) ფაქტორს შეწონისას. ეს გადანაწილება – პასუხისმგებლობის საკითხის განსაზღვრა წვლილთა შეწონის საფუძველზე – უფრო გონივრულია, ვიდრე მხოლოდ ბრალთა შეწონა. ის იძლევა, არა მხოლოდ იმის კანონისმიერ საფუძველს, რომ საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობა გავრცელდეს ასევე რამდენიმე დამზიანებელს შორის შიდა ურთიერთობაზე, არამედ, ზოგადად, სწორად ითვალისწინებს ავარიაში ჩართულ პირთა ინტერესებს და იძლევა შესაძლებლობას, რომ ყველა მნიშვნელოვანი ასპექტი, არა მხოლოდ ბრალეულობა, იყოს გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის განსაზღვრის მიზნით შეწონისას.

2. ბრალთა შეწონლობა საგზაო მოძრაობის კარდინალური ვალდებულების დარღვევისას - უზენაესი სასამართლო, № ას-784-2021, 05.04.2022:

მოცემულ კონტექსტში ერთ-ერთი აქტუალუ-

რი შემთხვევა უახლესი სასამართლო პრაქტიკიდან შემდეგ ფაქტობრივ გარემოებებს ეფუძნებოდა:

პოლიციის ავტომობილმა, რომელიც 110 კმ/სთ სიჩქარითა და ჩართული სირენებით მიხედვდა გაქცეულ ავტომობილს, შეიცვალა სავალი ზოლი. ამ მომენტში ის შეეჯახა უკუსვლით მოძრავ სხვა ავტომობილს. პოლიციის ავტომობილის მძღოლმა სცადა დამუხრუჭება, მაგრამ ავარიის თავიდან აცილება ვეღარ შეძლო.

უზენაესმა სასამართლომ შსს-ის მზღვეველ კომპანიას სრულად დაუკმაყოფილა ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნა უკუსვლით მოძრავი დამზიანებლის მიმართ (თუმცა ზიანის ანაზღაურების ზუსტი მოცულობა ჯერ კიდევ საკამათო იყო) და, შესაბამისად, ის მიიჩნია ავარიის გამომწვევ ერთადერთ პასუხისმგებელ პირად. სასურველი იქნებოდა გადაწყვეტილების დასაბუთება უფრო დეტალური ყოფილიყო, თუმცა გადაწყვეტილებიდან მაინც მკაფიოდ იკითხება შემდეგი:

ა) სასამართლომ (კონკლუდენტურად) დაასკვნა, რომ პოლიციის ავტომობილის მხარეზე (მის სასარგებლოდ) აურიდებელი მოვლენა [რომელიც ამ მხარეს პასუხისმგებლობისაგან გაათავისუფლებდა] არ დასტურდებოდა. ეს სწორი დასკვნა იყო.

ბ) სასამართლომ შენონა არანაირი ფორმით არ განახორციელა და პოლიციის ავტომობილის მძღოლისა და დამზიანებლის ბრალეულობა, როგორც ნვლილი, სულ მცირე, აშკარად მაინც, არ შენონა ერთმანეთთან. ამის გაკეთების შემთხვევაში, შსს-ის მზღვეველი კომპანიის ზიანის სრულად დაკმაყოფილება შეუძლებელი იქნებოდა. სულ მცირე, სასამართლოს უნდა შეემონებინა, იყო თუ არა ავარია ასევე პოლიციის ავტომობილის მძღოლისათვისაც წინასწარ განჭვრეტადი და თავიდან აცილებადი.

გარდა ამისა, სასამართლოს უნდა განეხილა, გამოიწვია [პროვოცირება გაუკეთა] თუ არა გაქცეული პირის ქცევამ პოლიციის ავტომობილის მძღოლის ქცევას (სიჩქარე, მოძრაობის ზო-

ლის შეცვლა და ა. შ.) – ე. ნ. „გამონვევის შემთხვევა“²¹¹. მართალია, გამოდევნების შემთხვევაში, გამოდევნებულსა და გაქცეულ პირს შორის სამართლებრივ ურთიერთობებში, „გამონვევის“ შემონმება ეხება კაუზალური შერაცხვის საკითხს და, შესაბამისად, კაუზალობის ნაწილია. თუმცა კითხვაზე, გამოიწვია თუ არა პოლიციის ავტომობილის მძღოლმა დევნისას მესამე პირთან შეჯახება და რამდენად იყო ეს ბრალეული, მნიშვნელოვანია გათვალისწინებულ იქნეს, თუ რამდენად „გამონვეულად“/პროვოცირებულად გრძნობდა ის თავს, ემოქმედა ამგვარად, გაქცეული მძღოლის ქცევის გათვალისწინებით [ანუ, რისკებისა და სარგებლის შეფასებისას, სუბიექტურად რამდენად გამართლებულად და ადეკვატურად შეეძლო მიეჩნია საკუთარი რეაქცია გაქცეულის ამ ქცევაზე].

ნვლილთა შენონისას, დამზიანებლის მხარეზე, სხვა საკითხებთან ერთად, უნდა გარკვეულიყო, რატომ მოძრაობდა უკუსვლით და შეერაცხება თუ არა მას ბრალი ამ ქმედებაში. სასამართლომ ეს შენონა არ განახორციელა და, საეროდ არ იმსჯელა საკითხზე, რომ უკანონო უკუსვლით მოძრაობა (ყოველ შემთხვევაში, ჩვეულებრივ სიტუაციაში) წარმოადგენს საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის ძალიან მძიმე დარღვევას, რომლის მიმართაც შესაძლოა მეორე მხარის (პოლიციის ავტომობილის მძღოლი) თუნდაც (მსუბუქმა) ბრალეულობამ სრულად უკან დაიხიოს.

გ) შედეგის კუთხით, უნდა ითქვას, რომ უზენაესმა სასამართლომ ეს ასპექტები მაინც გაითვალისწინა.

თუმცა, მან დეტალურად არ გამოიკვლია ავარიის ფაქტობრივი განვითარება და არ იმსჯელა საკითხზე, მოქმედებს თუ არა *prima facie*-მტკიცებულება უკუსვლის გამო დაზარალებულის სასარგებლოდ, ზოლის შეცვლა კი – მის საზიანოდ, და როგორ უნდა შენონილიყო ნვლილები ამგვარი კოლიზიისას.

გადაწყვეტილებიდან ასევე არ იკითხება, იყო თუ არა ავარიის ერთ-ერთი გამომწვევი მიზეზი ის, რომ დამზიანებელმა პოლიციის სირენებს

²¹¹ იხ. ე. ნ. „გამონვევის შემთხვევებთან“ დაკავშირებით: რუსიაშვილი, სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი (რედ. ჭანტურია), ნიგნი 3, 2019, მუხ. 408

მე-20 ველი; რუსიაშვილი, დავალების გარეშე „ასევე“ სხვისი საქმის შესრულება, შედარებითი სამართლის ჟურნალი 1/2020, 53-ე გვერდი.

ყურადღება არ მიაქცია.

3. წვლილთა შეუნონლობა - უზენაესი სასამართლო, ას-504-481-2016, 30.09.2016:

შესაძლოა კიდევ უფრო საინტერესო და პრობლემატური იყოს უზენაესი სასამართლოს 2016 წლის შემდეგი გადაწყვეტილება:

ორი ავტომობილის შეჯახებაში ორივე მფლობელს მიუძღოდა წვლილი. მფლობელი № 1/მძღოლი № 1 (სასამართლოს მიხედვით: დაზარალებული) საგზაო მოძრაობის წესების უგულვებელყოფით მოტრიალდა გზაზე (საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 27 I მუხლის დარღვევა) და ამ მომენტში შეეჯახა მეორე ავტომობილს. ამ ავტომობილის მფლობელები (მფლობელი № 2) იყვნენ მძღოლის (მძღოლი № 2) მშობლები. № 2 მძღოლს არ ჰქონდა მართვის მოწმობა, იმყოფებოდა ალკოჰოლური თრობის მდგომარეობაში და გადაადგილდებოდა გადაჭარბებული სიჩქარით (ძველი რედაქციის) საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 20 IX a), 29 I მუხლის დარღვევა).

უზენაესმა სასამართლომ შვილის ქცევა (მძღოლი № 2) შეურაცხა მშობლებს (მფლობელები № 2) და დააკისრა მათ დაზარალებული მფლობელი № 1-სათვის ზიანის ანაზღაურება სრული ოდენობით. სასამართლოს აზრით, ავარიას „ძირითადად“ ამ მხარის ქცევამ შეუწყო ხელი. მიუხედავად იმისა, რომ დაზარალებულმაც გამოიჩინა მცირე დაუდევრობა და დაუშვებელ ადგილზე მოტრიალდა, დამზიანებელი ავტომობილის მძღოლმა „უფრო მეტი დაარღვია“ (ალკოჰოლური სიმთვრალე, სიჩქარის გადაჭარბება, მართვის მოწმობის არქონა), ამ დარღვევების გარეშე შეჯახება არ მოხდებოდა. ამასთან დაკავშირებით, სასამართლომ მოიხმო სხვა პროცესზე წარდგენილი საგზაო-სატრანსპორტო ექსპერტიზის დასკვნა (რომელიც წინა, ადმინისტრაციულ ან სისხლის სასამართლო პროცესზე დაინიშნა, ან მხარის ექსპერტის დასკვნის სახით იქნა წარმოდგენილი სასამართლოსათვის).

უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილების დასაბუთება მყიფე საფუძველზე დგას. წვლილების შეუნონა არის სამართლებრივი შეფასების

საკითხი; ის ვერ გადაწყდება საგზაო-სატრანსპორტო ექსპერტიზის დასკვნის საფუძველზე. ექსპერტიზის დასკვნა გამოსადეგია მხოლოდ კაუზალობის პირველი ორი ელემენტის (ექვივალენტურობა და ადეკვატურობა) დადგენისათვის; უკვე მესამე ელემენტთან (კაუზალური შერაცხვა) მიმართებით ის არაფრისმთქმელია, რადგან ეს სამართლებრივი შეფასების საკითხია და, რა თქმა უნდა, სასამართლო საერთოდ ვერ დაეყრდნობა დასკვნას, როდესაც, კაუზალობის დადგენის შემდეგ, საქმე ეხება ავარიის მიზეზების შეუნონას, საფრთხის შექმნისათვის პასუხისმგებლობის პერსპექტივიდან.

სასამართლო არასწორად აფასებს ავარიის მიხარეთა წვლილებს, როდესაც ამბობს, რომ № 2 მფლობელებმა (რომელთაც შეერაცხებოდათ შვილის ქცევა) დაარღვიეს „უფრო მეტი“, რადგან ავარია არ მოხდებოდა მძღოლი № 2-ის დარღვევების გარეშე და რომ ეს ფაქტობრივი „მეტი“ სამართლებრივადაც „მეტს“ ნიშნავს, ანუ წარმოადგენს ავარიის გამომწვევ „მთავარ წვლილს“. სასამართლომ აქ საერთოდ არ გაითვალისწინა კაუზალობისა და ნორმის დაცვითი მიზნის საფუძველზე შეერაცხვის საკითხები.

პირველ რიგში, მართვის მოწმობის გარეშე მართვა დამზიანებლის მიხარეზე უგულვებელყოფილი უნდა ყოფილიყო. ეს ვერ ჩაითვლებოდა მოცემულ კონტექსტში შეერაცხვად გადაცდომად, რადგან საერთოდ არ წარმოადგენდა ავარიის განმაპირობებელ ფაქტორს და, შესაბამისად, შეუნონისას, შეუძლებელი იყო მისი გათვალისწინება წვლილის სახით: მართვის მოწმობის გარეშე ავტომობილის მართვა აკრძალულია არა იმის გამო და იმ მიზნით, რომ ზიანი არ მიადგეს საგზაო მოძრაობის სხვა მონაწილეს, რომელიც არასწორ ადგილას გადაწყვეტს მობრუნებას. გადაწყვეტილებიდან ასევე არ იკითხება, იყო თუ არა მძღოლი № 2-ის მხრიდან სიჩქარის გადაჭარბება ავარიის გამომწვევი (ერთ-ერთი) მიზეზი. განსაკუთრებით, არ არის თემატიზირებული, შეძლებდა თუ არა მძღოლი № 2 შეჯახების თავიდან აცილებას, დასაშვები სიჩქარის დაცვის შემთხვევაში. თუ სასამართლომ მძღოლი № 2-ის მხრიდან სიჩქარის გადაჭარბება უკვე მხოლოდ იმიტომ ჩათვალა ავარიის გამომწვევ მიზეზად, რომ, ამ გადაჭარბების გარეშე, ის

მოგვიანებით მოხვდებოდა ავარიის ადგილას, როდესაც პირველი ავტომობილის მობრუნების არასწორი მანევრი უკვე დასრულებული იქნებოდა [და შესაბამისად, – ავარიაც თავიდან აცილებული], ეს კაუზალობის ცნების არასწორ გაგებას უნდა მივანეროთ და, რა თქმა უნდა, ეს ვერ ჩაითლება ავარიაში წვლილად. იგივე უნდა ითქვას მართვის მოწმობის გარეშე გადაადგილებასთან დაკავშირებით. გამომდინარე იქიდან, რომ უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილებაში სამართლებრივი დასაბუთება მხოლოდ ერთი წინადადებისგან შედგება, არ ჩანს, თუ ზუსტად რა არგუმენტებით იხელმძღვანელა სასამართლომ.

ასევე, ალკოჰოლური სიმთვრალეც, თავისთავად და ცალკე აღებული, ვერ ჩაითვლება ავარიაში წვლილად, არამედ მხოლოდ მაშინ, თუ მძღოლი ფხიზელ მდგომარეობაში შეჯახების თავიდან აცილებას შეძლებდა. თუმცა ამ პრიზმაში შესაფასებლად და მოცემული მსჯელობის გასავითარებლად, სასამართლოს ჯერ უნდა გამოეკვლია მძღოლი № 2-ის ორგანიზმში ალკოჰოლის რაოდენობა. ეს გადაწყვეტილებაში არ არის მითითებული, ისევე როგორც ზუსტი სიჩქარე, რომლითაც მძღოლი გადაადგილდებოდა [რამდენით იქნა ლიმიტი გადაჭარბებული]. მოცემული მიუთითებს იმაზე, რომ სასამართლომ, კაუზალობის საკითხში, ჰიპოთეტური კაუზალური მიმდინარეობის სახით, არ გაითვალისწინა, თავიდან არიდებადი იქნებოდა თუ არა შეჯახება, მძღოლი № 2-ს უშუალოდ შეჯახების წინაშე მომენტში მაქსიმალური დასაშვები სიჩქარე რომ დაეცვა და ფხიზელი ყოფილიყო.

თუ სასამართლომ გადაწყვეტილების გამოტანისას იხელმძღვანელა იმ არგუმენტით (რისი ცალსახად მტკიცებაც შეუძლებელია მწირი დასაბუთების გამო), რომ მძღოლი № 2-ს, ალკოჰოლის ზემოქმედების გამო და მართვის მოწმობის გარეშე, საერთოდ არ ჰქონდა უფლება, მონაწილეობა მიეღო საგზაო მოძრაობაში და უკვე ეს მიიჩნია მის წვლილად ავარიაში, ეს ცალსახად არასწორი მსჯელობაა. სამოქალაქო პასუხისმგებლობის მიზანია მხოლოდ ინდივიდუალური სიკეთეების დაცვა ზიანის მომტანი იმ ქმედებისგან, რომლებიც შეერაცხება დამზიანებელს. იმ გადაცდომის სანქციონირება, რომელიც ზიანის მიზეზი არ გამხდარა, ზიანის ანაზღაურების სამართლისათვის უცხოა. ეს ეხება, როგორც ალკოჰოლური ზემოქმედების ქვეშ მართვას, ასევე მართვის მოწმობის გარეშე მართვას, რომელთა სანქციონირებაც მხოლოდ სისხლის სამართლისა და ადმინისტრაციული სამართლის საგანს განეკუთვნება.

ის ფაქტი, რომ უზენაესმა სასამართლომ²¹² სხვა (შედეგის კუთხით სწორ) გადაწყვეტილებაში დისტანციის დაცვის ვალდებულების დარღვევასთან (საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის 33 XI მუხლი) ერთად, პასუხისმგებლობის დაკისრების საფუძვლად, მართვის მოწმობის გარეშე მართვაც დაასახელა, წარმოადგენს კიდევ ერთ დასტურს იმისა, რომ ნორმის დაცვითი მიზნიდან გამომდინარე შეერაცხვა (კაუზალური შეერაცხვა) ქართულ სასამართლო პრაქტიკაში ჯერჯერობით სწორად აღქმული და გაზიარებული არ არის.

²¹² სუსგ, ას-906-856-2015, 12.11.2015.