

სამოქალაქო საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე, მომხსენებელი - ნათია გუჯაბიძე
მოსამართლეები – ნატალია ნაზლაიძე, ქეთევან მესხიშვილი

სხდომის მდივანი – დარეჯან ბიძინაშვილი

აპელანტები – კ. გ-ე, გ. ზ-ი

წარმომადგენელი – ა. კ-ე

მოწინააღმდეგე მხარე – სს „საქართველოს რკინიგზა“

წარმომადგენელი – ზ. კ-ე

გასაჩივრებული გადაწყვეტილება – თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2014 წლის 6 მაისის გადაწყვეტილება

დავის საგანი – ბრძანების ბათილად ცნობა, სამსახურში აღდგენა, იძულებითი განაცდურის ანაზღაურება,

1. აპელანტის მოთხოვნა – გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმება, ახალი გადაწყვეტილებით სარჩელის დაკმაყოფილება

2. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების დასკვნებზე მითითება

კ. გ-ის და გ. ზ-ის სასარჩელო მოთხოვნა:

სს „საქართველოს რკინიგზის“ ფილიალ „მგზავრთა გადაყვანის“ დირექტორის 2012 წლის 2 აპრილის №485 ბრძანების და №486 ბრძანებების ბათილად ცნობა.

გ. ზ-ის აღდგენა სს „საქართველოს რკინიგზის“ ფილიალ „მგზავრთა გადაყვანის“ ხაშურის სალოკომოტივო პუნქტის ელმავლის მემანქანის (სამგზავრო მატარებლის მუშაობისას) თანამდებობაზე.

კ. გ-ის აღდგენა სს „საქართველოს რკინიგზის“ ფილიალ „მგზავრთა გადაყვანის“ ხაშურის სალოკომოტივო პუნქტის ელმავლის მემანქანის თანამემწედ.

სს „საქართველოს რკინიგზისათვის“, მოსარჩელე გ. ზ-ის სასარგებლოდ, იძულებითი განაცდურის სახით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების დაკისრება, სამსახურიდან გათავისუფლების დღიდან სამსახურში აღდგენამდე პერიოდისათვის, მისი ყოველთვიური ხელფასის - 800 ლარის გათვალისწინებით. სს „საქართველოს რკინიგზისათვის“, მოსარჩელე კ. გ-ის სასარგებლოდ,

იძულებითი განაცდურის სახით მიყენებული ზიანის ანაზღაურების დაკისრება, სამსახურიდან გათავისუფლების დღიდან სამსახურში აღდგენამდე პერიოდისათვის, მისი ყოველთვიური ხელფასის - 650 ლარის გათვალისწინებით.

გასაჩივრებული გადაწყვეტილების სარეზოლუციო ნაწილი

კ. გ-ის და გ. ზ-ის სარჩელი არ დაკმაყოფილდა.

დასკვნები ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით

დადგენილი სადავო ფაქტობრივი გარემოებები:

2.1. მოსარჩელე - გ. ზ-ი მუშაობდა სს "საქართველოს რკინიგზაში" (იმ პერიოდისათვის - შპს) ფილიალ "მგზავრთა გადაყვანის" რეგიონული მიმოსვლის მიმართულების რეგიონული მიმოსვლის უზრუნველყოფის ცენტრის თბილისის უბნის ხაშურის სალოკომოტივო პუნქტის ელმავლის მემანქანედ (სამგზავრო მატარებლით მუშაობისას) და მისი ყოველთვიური შრომის ანაზღაურება (სარგო) შეადგენდა 800 ლარს (ბრძანება - ს.ფ. 11; ცნობა - ს.ფ. 22).

2.2. მოსარჩელე - კ. გ-ე მუშაობდა სს "საქართველოს რკინიგზაში" (იმ პერიოდისათვის - შპს) ფილიალ "მგზავრთა გადაყვანის" რეგიონული მიმოსვლის მიმართულების რეგიონული მიმოსვლის უზრუნველყოფის ცენტრის თბილისის უბნის ხაშურის სალოკომოტივო პუნქტის ელმავლის მემანქანის თანაშემწედ და მისი ყოველთვიური შრომის ანაზღაურება (სარგო) შეადგენდა 650 ლარს (ბრძანება - ს.ფ. 12; ცნობა - ს.ფ. 21).

2.3. მოსარჩელები დასაქმებული იყვნენ განუსაზღვრელი ვადით (ბრძანებები - ს.ფ. 11; 12).

2.4. მუშაობის პერიოდში, მოსარჩელების მიმართ, დამსაქმებლის (მოპასუხის) მხრიდან რაიმე სახის დისციპლინური ზემოქმედების ღონისძიება არ ყოფილა გამოყენებული.

2.5. მატარებლის ტარებისას, მემანქანეს და მის თანაშემწეს (მოსარჩელებს) ევალებათ, თვალყური ადევნონ, თავისუფალია თუ არა ლიანდაგი, თვალყური ადევნონ სიგნალებს, სასიგნალო მაჩვენებლებს და ნიშნებს, შეასრულონ მათი მოთხოვნები და ერთმანეთს გაუმეორონ შუქნიშნების ყველა სიგნალი; თვალყური ადევნონ მატარებლის მდგომარეობას და სხვ.

ამავე ნორმატიული აქტის 16.40 პუნქტის თანახმად, მემანქანე ვალდებულია, თუ მოულოდნელად წარმოიშობა დაბრკოლება, დაუყოვნებლივ გამოიყენოს სასწრაფო დამუხრუჭების საშუალებანი მატარებლის გასაჩერებლად და სხვ (იხ. საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების 16.39-16.40 პუნქტები, ს.ფ. 56-62).

2.6. სალოკომოტივი ბრიგადის მუშებს (მოსარჩელებს) ევალებათ, იცოდნენ და ზუსტად შეასრულონ საქართველოს რკინიგზის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესები, საქართველოს რკინიგზაზე მატარებელთა მოძრაობისა და სამანევრო მოძრაობის ინსტრუქცია, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის მუშაკთა დისციპლინის შესახებ დებულება და სხვ (იხ. სალოკომოტივო ბრიგადებისათვის თანამდებობრივი ინსტრუქციის 2.11 მუხლი).

2.7. 2012 წლის 27 მარტს, სალოკომოტივო ბრიგადის წევრები, მოსარჩელები - მემანქანე გ. ზ-ი და მემანქანის თანაშემწე კ. გ-ე ასრულებდნენ თავიანთ სამსახურებრივ მოვალეობას №631 სურამი-ხაშურის მატარებელზე სრ-3 №510 მათთან ერთად, მართვის კაბინაში იმყოფებოდა მემანქანე ინსტრუქტორი გ.მ-ეც. იყო დილის საათები და მატარებლის ვაგონი (მატარებელი შედგებოდა ორი მართვის კაბინისგან და ერთი ვაგონისგან) ხალხით იყო სავსე. სურამიდან ხაშურის მიმართულებით მოძრაობისას, თავიდან მატარებელი მოძრაობდა დასაშვები სიჩქარით, შეფერხების გარეშე. შემდეგ სიჩქარემ მოიმატა და მემანქანემ, მოსარჩელე გ. ზ-მა მოახდინა მატარებლის დამუხრუჭება, რასაც შედეგი (ეფექტი) არ მოჰყოლია. ამის შემდგომ, განახორციელეს სწრაფი დამუხრუჭება, მაგრამ სათანადო შედეგი არც ამას მოჰყვა. მატარებელი დაუშვებელი სიჩქარით მოძრაობდა. სადგურის მორიგესთან დასაკავშირებლად და მისთვის შემთხვევის შესახებ შესატყობინებლად, ასევე, სალიანდაგო ხაზის გათავისუფლების მოსათხოვად, მემანქანე ინსტრუქტორმა გ. მ-ემ თავისი კორპორატიული ტელეფონი გადასცა მემანქანის თანაშემწე კ. გ-ეს. თვითონ გავიდა მართვის კაბინიდან ისე, რომ არ უთქვამს სად და რისთვის მიდიოდა. შემთხვევის შემდგომ, მოსარჩელებმა შეიტყვეს, რომ გ.მ-ე უკანა კაბინაში იყო გასული ხელის მუხრუჭის გამოსაყენებლად, მაგრამ ხელის მუხრუჭმა არ იმოქმედა.

გ. მ-ის ტელეფონით კ. გ-ე დაუკავშირდა სადგურის მორიგეს, აცნობა მას სამუხრუჭე სისტემის დაზიანების შესახებ, რომლისგანაც მიღებულ იქნა ზომები მატარებლის მისაღებად, სახელდობრ, მატარებელი მიღებულ იქნა გამზადებულ მარშრუტზე შესასვლელი შუქნიშნის ნება დამრთველი ჩვენებით. სადგურის წყვილ ყელში მოხდა სამუხრუჭე სისტემის ამოქმედება და მატარებელი გაჩერდა (იხ. სარჩელი; შესაგებელი, ასევე, მხარეთა ახსნა-განმარტებები).

2.8. მოპასუხე კომპანიამ ოპერატიულად ჩატარებული ფაქტის სამსახურებრივი მოკვლევისას დაადგინა, რომ შემთხვევის დღეს, "შუმისქარხნის" ბაქნიდან წამოსვლისას, მემანქანემ სიჩქარის შემცირების მიზნით დაამუხრუჭა მატარებელი, მაგრამ მუხრუჭი არ მოვიდა მოქმედებაში, მატარებლის მოძრაობის სიჩქარემ დაიწყო მატება, შემდეგ მემანქანემ გამოიწვია სწრაფი დამუხრუჭება, რასაც არ მოჰყოლია ეფექტი. სალოკომოტივო ბრიგადამ სადგურ ხაშურის მორიგეს შეატყობინა მატარებლის სამუხრუჭე სისტემის დაზიანების შესახებ, რომელმაც მატარებელი მიიღო გამზადებულ მარშრუტზე, შესასვლელი შუქნიშნის ნება დამრთველი ჩვენებით. სადგურის წყვილ ყელში მოხდა მატარებლის სამუხრუჭე

სისტემის ამოქმედება, რასაც მოჰყვა მატარებლის გაჩერება (იხ. ოქმი №, ს.ფ. 15-17).

მოპასუხე რკინიგზამ, აღნიშნული შემთხვევის გამოკვლევისას, ახსნა-განმარტებები ჩამოართვა მოსარჩელებს, როგორც სალოკომოტივო ბრიგადის წევრებს - მემანქანეს და მემანქანის თანაშემწეს.

მოპასუხისათვის წარდგენილ ახსნა-განმარტებაში, ზემოაღნიშნულ ფაქტთან დაკავშირებით, გ. ზ-ი წერს: ”პირველი რეისი მოვიარე ნორმალურად. მეორე რეისზე სურამიდან წამოვედი 08.30 წთ-ზე ნორმალურად. გავჩერდი გვერდისუბნის ბაქანზე. შემდეგ სტეკლიანის ბაქანზე. სტეკლიანის ბაქანიდან რომ დავიძარი, დაახლოებით 80 მ-ის შემდეგ, ლიანდაგის მარცხენა მხარეს ეგდო ხის ტოტი. სიჩქარეს რომ აუწია და მომთხოვა დამუხრუჭება, მუხრუჭმა აღარ აიღო. ვიხმარე სწრაფი დამუხრუჭება, მაგრამ არც იმან იმოქმედა. საჭირო რაოდენობის ჰაერი მქონდა, მაგრამ სამუხრუჭე მაგისტრალში არ გადიოდა ჰაერი და არ მუხრუჭდებოდა” (იხ. წერილობითი ახსნა-განმარტება, ს.ფ. 46-47).

მოპასუხისათვის წარდგენილ ახსნა-განმარტებაში, ზემოაღნიშნულ ფაქტთან დაკავშირებით, კ. გ-ე წერს: ”დავიძარი სურამიდან ნორმალურად. 2 კილომეტრში, ლიანდაგის გვერდით ეგდო ტოტი, რომელსაც არ მივაქციეთ ყურადღება. დამუხრუჭების დროს არ დამუხრუჭდა” (იხ. წერილობითი ახსნა-განმარტება, ს.ფ. 48).

2.9. მოპასუხე კომპანიის წარმომადგენელმა, მოკვლევისას დაადგინა, რომ მატარებლის სამუხრუჭე სისტემა მუშაობდა გამართულად. მათ მემანქანის და მემანქანის თანაშემწის ახსნა-განმარტებების გადასამოწმებლად, დაათვალიერეს ხაშური-სურამის გადასარბენი, რა დროსაც ნანახი იქნა მიწის ვაკისზე უგაბარიტოდ დაყრილი ხის ტოტები და სხვადასხვა საგნები, რაც, მოპასუხის აზრით, ხელისშემშლელ გარემოებას წარმოადგენს აღნიშნულ მონაკვეთზე მატარებლის უსაფრთხო მოძრაობისათვის (იხ. ოქმი №, ს.ფ. 15-17).

2.10. მოპასუხე კომპანიის ოპერატიულ თათბირზე (რომლის დღის წესრიგშიც იყო ერთი საკითხი, 2012 წლის 27 მარტს №631 სურამი-ხაშური მატარებლის თვითნებური გასვლა მატარებლის მიღების მარშრუტზე), საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების დარღვევისათვის, დადგინდა მოსარჩელებთან შრომითი ხელშეკრულებების შეწყვეტა (იხ. ოქმი №, ს.ფ. 15-17).

2.11. მოპასუხის ფილიალ ”მგზავრთა გადაყვანის” დირექტორმა 2012 წლის 02 აპრილს, გამოსცა ბრძანება №. 2012 წლის 02 აპრილიდან, გ. ზ-თან შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის შესახებ, საქართველოს შრომის კოდექსის 37-ე მუხლის პირველი პუნქტის ”გ” ქვეპუნქტის საფუძველზე (იხ. ბრძანება, ს.ფ. 13).

2.12. მოპასუხის ფილიალ "მგზავრთა გადაყვანის" დირექტორმა 2012 წლის 02 აპრილს, გამოსცა ბრძანება №. 2012 წლის 02 აპრილიდან, კ. გ-ესთან შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის შესახებ, საქართველოს შრომის კოდექსის 37-ე მუხლის პირველი პუნქტის "გ" ქვეპუნქტის საფუძველზე (იხ. ბრძანება, ს.ფ. 14).

2.13. სამსახურიდან გათავისუფლების შემდეგ (2012 წლის 05 აპრილს), მოსარჩელებმა წერილობითი მოხსენებით ბარათებით მიმართეს მოპასუხეს და დამატებით აღნიშნეს, რომ მატარებლის მართვის კაბინაში მათთან ერთად იმყოფებოდა მემანქანე-ინსტრუქტორი გ. მ-ე (რაც მათ არ მიუთითებიათ ადრე შედგენილ ახსნა-განმარტებებში), სახელდობრ:

თავის მოხსენებით ბარათში, გ. ზ-ი აღნიშნავს: "მატარებლის მართვის კაბინაში იმყოფებოდა მემანქანე ინსტრუქტორი გ. მ-ე. შემთხვევის მომენტში არც მე, არც მ.თანაშემწეს და არც ინსტრუქტორს ტოტებისათვის ყურადღება არ მიგვიქცევია, რადგან ისინი ჩვენი აზრით საფრთხეს არ უქმნიდნენ მოძრაობას". ამ შემთხვევის დროს "მემ.ინსტრუქტორმა გ. მ-ემ თავისი კორპორატიული ტელეფონი გადააწოდა კ. გ-ეს იმ მიზნით, რომ ის დაკავშირებოდა სადგურის მორიგეს, ხოლო თვითონ გავიდა მატარებლის უკანა კაბინაში. გასვლის მიზეზი ჩემთვის არ უთქვამს. აღნიშნული შემთხვევის დროს მ-ისგან მივიღე მითითება შემევსო მაგისტრალი და გამომეწვია დამუხრუჭება. შემთხვევის დროს, მატარებლის მართვის კაბინიდან გასვლის მიზეზი ჩვენთვის არ უთქვამს. ის მე ვნახე მხოლოდ მატარებლის გაჩერების შემდეგ" (იხ. მოხსენებითი ბარათი, ს.ფ. 46-52).

თავის მოხსენებით ბარათში, კ. გ-ე აღნიშნავს: "მართვის კაბინაში, შემთხვევის დროს იმყოფებოდა მემ.ინსტრუქტორი გ. მ-ე, რომელსაც ეკავა ჩემი სავარძელი. ტელეფონის მოწოდების შემდეგ, გ. მ-ე გავიდა კაბინიდან და ის მე და მემანქანემ ვნახეთ მას მერე, რაც მატარებელმა შეძლო დამუხრუჭება და გაჩერება. ის ამ დროს იმყოფებოდა უკანა კაბინაში. სხვა რაიმე მითითება ან კაბინიდან გასვლის მიზეზი გ. მ-ეს ჩვენთვის არ უთქვამს. მე მატარებლის უკანა კაბინაში ხელის მუხრუჭის ასამოქმედებლად არ გავსულვარ, რადგან ვიფიქრე, რომ გ. მ-ე წავიდა უკანა კაბინაში, რათა მოეყვანა მოქმედებაში ხელის მუხრუჭი" (იხ. მოხსენებითი ბარათი, ს.ფ. 53-55).

მოხსენებითი ბარათებით არ მომხდარა მოსარჩელების მიერ უშუალოდ ფაქტთან დაკავშირებით და ამ შემთხვევის დროს მათი უმოქმედობის თაობაზე წინა ახსნა-განმარტებებში მათ მიერ მოყვანილი ფაქტობრივი გარემოებების შეცვლა ან უარყოფა (იხ. მოხსენებითი ბარათი, ს.ფ. 53-55).

აღნიშნული მოხსენებითი ბარათებით დადგენილ იქნა მოსარჩელების მხრიდან ახალი დარღვევის ჩადენა: მათ, სამუხრუჭე სისტემის დაზიანებისას, ევალეზობდათ ხელის მუხრუჭის გამოყენება. ასეთი მოქმედების შესრულება ევალეზობდა უშუალოდ, მემანქანის თანაშემწეს, მაგრამ თუ ის არ ასრულებდა მას, მისთვის აღნიშნულის შესახებ, უნდა მიეთითებინა მემანქანეს. ორივე მათგანმა თვითიმედოვნების საფუძველზე (ისე, რომ არ იცოდნენ მართვის კაბინიდან გ. მ-

ის გასვლის რაიმე მიზეზი), ჩათვალეს, რომ გ.მ-ე გავიდოდა უკანა კაბინაში (რომელიც ვაგონის შემდეგ იყო განლაგებული) და ხელის მუხრუჭს მოიყვანდა მოქმედებაში.

2.14. მოსარჩელებმა - გ. ზ-მა და კ. გ-ემ, როგორც სალოკომოტივო ბრიგადის წევრებმა, სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულებისას გამოიჩინეს დაუდევრობა: ყურადღება არ მიაქციეს და არ მიიღეს შესაბამისი ზომები, მატარებლის მოძრაობისას, წინ უგაბარიტოდ დაყრილი ხის ტოტების დანახვისას; მატარებლის სამუხრუჭე სისტემის მწყობრიდან გამოსვლისას, არ იმოქმედეს ხელის მუხრუჭის მოქმედებაში მოსაყვანად. ყოველივე ამით მათ საფრთხე შეუქმნეს მატარებლის მოძრაობას, მგზავრთა სიცოცხლეს და ჯანმრთელობას.

2.15. მოსარჩელებმა - გ. ზ-მა და კ. გ-ემ თავიანთი სამსახურებრივი მოვალეობების შეუსრულებლობით დაარღვიეს შრომის ხელშეკრულების ის პირობები, რომელიც, როგორც წესი, გამოიხატება შრომითი (სამსახურებრივი მოვალეობების) ჯეროვნად და კეთილსინდისიერად შესრულებაში.

2.16. მოპასუხე სს "საქართველოს რკინიგზამ" სადავო ბრძანებები (მოსარჩელებთან შრომითი ურთიერთობები შეწყვიტის შესახებ) გამოსცა მოქმედი შრომის კანონმდებლობის მოთხოვნათა დაცვით.

დასკვნები სამართლებრივ გარემოებებთან დაკავშირებით:

2.17. საქართველოს კონსტიტუციის 42-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, ყოველ ადამიანს უფლება აქვს თავისი დარღვეული, შეზღუდული, წართმეული ან სადავოდ ქცეული უფლების დაცვა-აღდგენისათვის მიმართოს სასამართლოს. აღნიშნულ პრინციპს ითვალისწინებს, ასევე, საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის მე-2 მუხლის პირველი ნაწილი, რომლის თანახმადაც, ყოველი პირისათვის უზრუნველყოფილია უფლების სასამართლო წესით დაცვა. საქმის განხილვას სასამართლო შეუდგება იმ პირის განცხადებით, რომელიც მიმართავს მას თავისი უფლების ან კანონით გათვალისწინებული ინტერესების დასაცავად. განსახილველ შემთხვევაში, მოსარჩელებმა მიიჩნიეს რა თავიანთი შრომითი უფლებები დარღვეულად, აღნიშნული უფლების დაცვის მიზნით, სარჩელით მიმართეს სასამართლოს.

საქართველოს კონსტიტუციის 30-ე მუხლის მე-4 პუნქტის მიხედვით, შრომითი უფლებების დაცვა განისაზღვრება ორგანული კანონით - საქართველოს შრომის კოდექსით (განსახილველ შემთხვევაში, სასამართლომ იხელმძღვანელა 2013 წლის 04 ივლისამდე მოქმედი რედაქციით).

მოსარჩელესთან შრომითი ურთიერთობა შეწყდა საქართველოს შრომის კოდექსის 37-ე მუხლის პირველი პუნქტის “გ” ქვეპუნქტის საფუძველზე.

სასამართლოს განმარტებით, მხარისათვის მინიჭებული ხელშეკრულების შეწყვეტის უფლება არ არის შეუზღუდავი. არ არსებობს აბსოლუტური, შეუზღუდავი უფლება. იგი ყოველთვის შემოფარგლულია მისი განხორციელების მართლზომიერებით. სამოქალაქო უფლება უნდა განხორციელდეს მართლზომიერად (საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 115-ე მუხლი). სასამართლოს უპირველესი ამოცანაც სამოქალაქო უფლების მართლზომიერად განხორციელების უზრუნველყოფაში მდგომარეობს. ნებისმიერი დავის განხილვისას, როგორც წესი, სასამართლო ამოწმებს უფლების გამოყენებისა და ვალდებულების შესრულების მართლზომიერების საკითხს და მის საფუძველზე აფასებს მხარეთა მოთხოვნების მართებულობას.

ევროპის სოციალური ქარტია, 24-ე მუხლის ”ა” ქვეპუნქტით ავალდებულებს მხარეებს, აღიარონ ყველა მუშაკის უფლება, უარი თქვან დასაქმების შეწყვეტაზე საპატიო მიზეზის გარეშე, რომელიც უნდა გამომდინარეობდეს მისი პროფესიული შესაძლებლობებიდან ან მოქცევიდან, ასევე, საწარმოს შინაგანაწესიდან.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 361.2 მუხლის თანახმად, ვალდებულება უნდა შესრულდეს ჯეროვნად, კეთილსინდისიერად, დათქმულ დროსა და ადგილას. მოსარჩელეებმა - გ. ზ-მა და კ. გ-ემ არ შეასრულეს შრომითი ვალდებულება. მათი მხრიდან არამართლზომიერმა ქმედებებმა განაპირობეს მოპასუხის მხრიდან, მათთან შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტა.

სასამართლომ განმარტა, რომ სამოქალაქო სამართალში მოქმედებს პრინციპი, რომ მტკიცების ტვირთი ეკისრება მას, ვინც ამტკიცებს და არა მას, ვინც უარყოფს. მოცემულ შემთხვევაში, დაუშვებელია ამ პრინციპის საპირისპიროდ, მტკიცების ტვირთის მოსარჩელეზე გადაკისრება, საკითხი შეეხება ისეთ ნეგატიურ გარემოებას, რაც მტკიცებადია სწორედ მოპასუხის მიერ. განსახილველ შემთხვევაში, დამსაქმებელს გააჩნია უპირატესობა, სასამართლოს წარუდგინოს მისთვის ხელსაყრელი მტკიცებულებები იმასთან დაკავშირებით, რომ მისმა მუშაკმა დაარღვია შრომითი მოვალეობები, რაც კონკრეტულ ქმედებაში გამოიხატა, ვიდრე მუშაკმა ადასტუროს, რომ მისი მხრიდან ადგილი არ ჰქონია არამართლზომიერ მოქმედებებს. მტკიცების ტვირთის რეალიზება მოპასუხემ სათანადოდ მოახდინა.

მოპასუხე სს ”საქართველოს რკინიგზამ” მოსარჩელეებთან შრომითი ურთიერთობა შეწყვიტა (შესაბამისად, სადავო ბრძანებები გამოსცა) საქართველოს შრომის კოდექსის მოთხოვნათა დაცვით.

მოსარჩელეთა სხვა სასარჩელო მოთხოვნები - სამსახურში აღდგენა, ასევე, განაცდურის ანაზღაურება, უშუალოდაა დაკავშირებული პირველ სასარჩელო

მოთხოვნასთან. ვინაიდან, სასამართლომ მიზანშეუწონლად მიიჩნია სადავო ბრძანებების ბათილად ცნობას, შესაბამისად, ასევე არ დააკმაყოფილა ხსენებული მოთხოვნებიც უსაფუძვლოების გამო.

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის მე-4 მუხლის თანახმად, სამართალწარმოება მიმდინარეობს შეჯიბრებითობის საფუძველზე. მხარეები სარგებლობენ თანაბარი უფლებებითა და შესაძლებლობებით, დაასაბუთონ თავიანთი მოთხოვნები, უარყონ ან გააქარწყლონ მეორე მხარის მიერ წამოყენებული მოთხოვნები, მოსაზრებები თუ მტკიცებულებები. მხარეები თვითონვე განსაზღვრავენ, თუ რომელი ფაქტები უნდა დაედოს საფუძველად მათ მოთხოვნებს ან რომელი მტკიცებულებებით უნდა იქნეს დადასტურებული ეს ფაქტები.

ამავე კოდექსის 102-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, თითოეულმა მხარემ უნდა დაამტკიცოს გარემოებანი, რომლებზედაც იგი ამყარებს თავის მოთხოვნებს და შესაგებელს, ხოლო ამავე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად კი, საქმის გარემოებები, რომლებიც კანონის თანახმად, უნდა დადასტურდეს გარკვეული სახის მტკიცებულებებით, არ შეიძლება დადასტურდეს სხვა სახის მტკიცებულებებით.

განსახილველ შემთხვევაში, მოსარჩელე მხარემ ვერ დაუსაბუთა სასამართლოს თავისი სასარჩელო მოთხოვნების საფუძვლიანობა, ხოლო მოპასუხემ დაამტკიცა თავისი პოზიციის საფუძვლიანობა, რამაც განაპირობა კ. გ-ისა და გ. ზ-ისათვის სარჩელის დაკმაყოფილებაზე უარის თქმა.

3. სააპელაციო საჩივრის საფუძვლები

ფაქტობრივ-სამართლებრივი საფუძვლები

3.1. აპელანტი ფაქტობრივ უსწორობად მიიჩნევს სასამართლოს მიერ 3.2.7. პუნტში დადგენილ გარემოებას იმის თაობაზე, რომ 2012 წლის 27 ოქტომბერს მოსარჩელები - მემანქანე და მემანქანის თანაშემწე სამსახურეობრივ მოვალეობას ასრულებდნენ მატარებლის მართვის კაბინაში, სურამი-ხაშურის მონაკვეთზე მგზავრთა გადაყვანისას. მათთან ერთად მართვის კაბინაში იმყოფებოდა მათზე რანგით უფროსი მემანქანე ინსტრუქტორი - გ. მ-ეც, რომელიც არა მარტო იყო კაბინაში, არამედ მას ეკავა მემანქანის თანაშემწის და არა მისთვის უშუალოდ განკუთვნილი ადგილი. სადგურ სტეკლიანის ბაქნიდან გასვლის შემდგომ მატარებელს შეექმნა პრობლემა, მოემატა სიჩქარე, რის გამოც მემანქანემ მიმართა ყველა მის ხელთ არსებულ ზომას, კერძოდ, რამდენჯერმე დაამუხრუჭა, აცნობა სამართავ კომპურას შექმნილი მდგომარეობის შესახებ და მოითხოვა ცარიელი სავალი გზა - ლიანდაგი, რათა უბედური შემთხვევა თავიდან აეცილებინა. მემანქანის თანაშემწე ამ დროს ასრულებდა მემანქანე ინსტრუქტორის მითითებას და ამ უკანასკნელის მიერ

გადაცემული ტელეფონით უკავშირდებოდა კომპურასა და სადგურის მორიგეს. ამ დროს მემანქანე ინსტრუქტორი - გ. მ-ე გაემართა მატარებლის ბოლოსკენ, სადაც განთავსებული იყო ხელის მუხრუჭი, რის თაობაზეც მან, ბუნებრივია, იცოდა. შესაბამისად, იგი იყო ვალდებული, გამოეყენებინა ხელის მუხრუჭი. მატარებლის ტექნიკურ გამართულობაზე პასუხისმგებელი პირები კი არ არიან მემანქანე და მისი ტანაშემწე. მატარებლის გამართულობაზე პასუხისმგებელია მგზავრთა გადაყვანის სამსახური. მემანქანემ და მემანქანის თანაშემწემ განახორციელეს მათ ხელთ არსებული ყველა სათანადო ქმედება, ერთადერთი, რაც გამოეყენებულა არ ყოფილა, არის ხელის მუხრუჭი, რაც შექმნილი ვითარებიდან გამომდინარე, მემანქანე ინსტრუქტორს უნდა გამოეყენებინა.

4. გასაჩივრებული გადაწყვეტილების უცვლელად დატოვების დასაბუთება

საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 377-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, სააპელაციო სასამართლო ამოწმებს გადაწყვეტილებას სააპელაციო საჩივრის ფარგლებში ფაქტობრივი და სამართლებრივი თვალსაზრისით. ამავე მუხლის მეორე ნაწილის შესაბამისად, სამართლებრივი თვალსაზრისით შემოწმებისას სასამართლო ხელმძღვანელობს 393-ე და 394-ე მუხლების მოთხოვნებით.

სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 390-ე მუხლის საფუძველზე სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, რომლითაც საქმე ხელმეორედ არ წყდება არსებითად, მიიღება განჩინების ფორმით. განჩინება სამოტივაციო ნაწილის ნაცვლად უნდა შეიცავდეს მოკლე დასაბუთებას გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების ან უცვლელად დატოვების შესახებ.

ფაქტობრივ-სამართლებრივი დასაბუთება

4.1. აპელანტები მიიჩნევენ, რომ სასამართლოს უნდა დაედგინა ის ფაქტი, რომ მემანქანე ინსტრუქტორი, რომელიც რანგით აპელანტებზე - მემანქანესა და მემანქანის თანაშემწეზე უფროსია, შემთხვევის დროს იმყოფებოდა (იჯდა) მატარებლის მართვის კაბინაში მემანქანე თანაშემწის და არა მისთვის განკუთვნილ ადგილზე.

პალატა მიიჩნევს, რომ ამ გარემოების დადგენა აპელანტებს მათი ბრალის გამომრიცხავ გარემოებაზე მისათითებლად სურთ.

უპირველესად, პალატა ყურადღებას მიაქცევს 2012 წლის 27 მარტს აპელანტების მიერ განხორციელებულ ქმედებასა თუ უმოქმედობაზე, რაც მნიშვნელოვანია მათი სამსახურიდან გათავისუფლების საფუძვლის კვალიფიკაციისათვის.

სადავო არაა ის გარემოება, რომ 2012 წლის 27 მარტს, სალოკომოტივო ბრიგადის წევრები, მოსარჩელები - მემანქანე გ. ზ-ი და მემანქანის თანაშემწე - კ. გ-ე ასრულებდნენ თავიანთ სამსახურებრივ მოვალეობას №631 სურამი-ხაშურის მატარებელზე სრ-3 №510. მათთან ერთად, მართვის კაბინაში იმყოფებოდა მემანქანე ინსტრუქტორი გ.მ-ეც. იყო დილის საათები და მატარებლის ვაგონი, რომელიც შედგებოდა ორი მართვის კაბინისა და ერთი ვაგონისგან, ხალხით იყო სავსე.

საქართველოს რკინიგზის ოპერატიული თათბირის ოქმითა (ს/ფ 14-17) და თავად აპელანტების (მოსარჩელეთა) არაერთი ახსნა-განმარტებით დგინდება (ს/ფ 46-50), რომ მემანქანემ და მემანქანის თანაშემწემ სადგურ სტეკლიანის ბაქნიდან დაძვრის შემდეგ, დაახლოებით, 80 მეტრში, ლიანდაგის მარცხენა მხრეს შენიშნეს ხის ტოტები, რომლისთვისაც ყურადღება არ მიუქცევიათ, რადგან, მათი აზრით, ისინი მოძრაობას საფრთხეს არ უქმნიდნენ.

მემანქანემ და მემანქანის თანაშემწემ აღნიშნულ ტოტებზე გადაიარეს, „რის შემდგომაც მოხდა სამუხრუჭე სისტემის მწყობრიდან გამოსვლა. ელექტრომატარებლის დათავალიერების შედეგად დადგინდა, რომ სათადარიგო რეზერვუარის მიმავალ მილზე შეიმჩნეოდა უცხო საგნის ზემოქმედების კვალი, ასევე უცხო საგნის კვალი შეიმჩნეოდა ჰაერგამანაწილებელზე და ჰაერის გამომშვებ სარქველზე. (იხ. ოპერატიული თათბირის ოქმი). მხარეთა განმარტებით, აღნიშნული უცხო საგანი იყო ხის ტოტი.

მაშასადამე, ზემოთ დასახელებული მტკიცებულებათა ერთობლიობით დგინდება, რომ მატარებლის სამუხრუჭე სისტემა მწყობრიდან გამოვიდა ხის ტოტებზე გადავლის შედეგად. ამ გარემოების გამომრიცხავი მტკიცებულება აპელანტებს წარმოდგენილი არ აქვთ.

ამის შემდგომ ისმის კითხვა, მას შემდეგ, რაც მატარებლის სიჩქარემ სწრაფად იმატა, გამოიყენეს თუ არა მემანქანემ და მემანქანის თანაშემწემ მათ ხელთ არსებული ყველა ზომა, რათა მატარებლის სიჩქარეს დაეწია. იმის დადასტურებას, რომ მათ ყველა ზომას მიმართეს, აპელანტები უთითებენ მართვის კაბინაში მყოფი მემანქანე ინსტრუქტორის მოვალეობაზე - რომელსაც უნდა გამოეყენებინა ხელის მუხრუჭი, რადგან კონკრეტულ შემთხვევაში სწორედ მას ევალებოდა ხელის მუხრუჭის გამოყენება. ამასთან დაკავშირებით პალატა აღნიშნავს, რომ საქმეში არ მოიპოვება მემანქანე ინსტრუქტორის ამ ვალდებულების დამადასტურებელი დოკუმენტი.

საქმეში წარმოდგენილი მოსარჩელეთა ახსნა-განმარტებებითა და ოპერატიული თათბირის ოქმით დგინდება, რომ ხელის მუხრუჭი მოსარჩელებს არ გამოუყენებიათ. კერძოდ, თათბირის ოქმის შესაბამისად, „სალოკომოტივო ბრიგადა (იგულისხმებიან მოსარჩელები) ახსნა-განმარტებაში უთითებს, რომ მათ მიერ გამოყენებულ იქნა დამხმარე ხელის მუხრუჭი, რაც არ დასტურდება არც მოკვლევითი ინფორმაციითა და არც სიჩქარსაზომი ლენტის გაშიფრვის თანახმად (დანართი ცნობა დიაგრამული ლენტის გაშიფრვის შესახებ)“ (ს/ფ 16). საქმეში წარმოდგენილ ახსნა-განმარტებაში (ს/ფ 50) გ. ზ-ი აღნიშნავს, რომ მან ადგილზე გამოიწვია სწრაფი დამუხრუჭება.

მატარებელმა დაიწყო სიჩქარის მატება. მემანქანე ინსტრუქტორი - გ. მ-ე გავიდა მატარებლის უკანა კაბინაში და გასვლის მიზეზი მისთვის არ უთქვამს. კ. გ-ე თავის ახსნა-განმარტებაში აღნიშნავს, რომ იგი მატარებლის უკანა კაბინაში ხელის მუხრუჭის ასამოქმედებლად არ გასულა. ტელეფონის მოწოდების შემდეგ გ.მ-ე გავიდა კაბინიდან. სხვა რაიმე მითითება ან კაბინიდან გასვლის იზეზი გ. მ-ეს მისთვის და მემანქანისათვის არ უთქვამს. (ს/ფ 54)

მაშასადამე, სამივე მტკიცებულების შინაარსიდან დგინდება, რომ მემანქანესა და მემანქანის თანაშემწეს უმართავი მატარებლის (როგორც თავად მოსარჩელე გ. ზ-ი აღწერს სიჩქარემომატებული მატარებლის მდგომარეობას) სიჩქარის დაწვევის მიზნით ხელის მუხრუჭი არ გამოუყენებიათ.

ამ ფაქტობრივი გარემოებებიდან გამომდინარე, იმის დადგენას, იჯდა თუ არა მემანქანე ინსტრუქტორი მართვის კაბინაში მემანქანის თანაშემწის ადგილზე, არ გააჩნია სამართლებრივი მნიშვნელობა.

4.2. საქართველოს შრომის კოდექსის 37-ე მუხლი არეგულირებს შრომით-სამართლებრივი ურთიერთობის შეწყვეტის საფუძვლებს. აღნიშნული ნორმის პირველი ნაწილის „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის ერთ-ერთი საფუძველია შრომითი ხელშეკრულების პირობების დარღვევა. შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტა ნიშნავს შრომით-სამართლებრივი ურთიერთობის დასრულებას დამსაქმებელსა და დასაქმებულს შორის, რაც შეიძლება განხორციელდეს სხვადასხვა მიზეზით და საფუძვლით, როგორცაა შრომითი ხელშეკრულების ვადის გასვლა, შრომითი ხელშეკრულების პირობების დარღვევა, მხარეთა შეთანხმება და ა.შ. აღნიშნული საფუძვლები განმტკიცებულია საქართველოს შრომის კოდექსის 37-ე მუხლში. როგორც აღვნიშნეთ, შრომითი ურთიერთობის მონაწილეებს შეუძლიათ, შრომითი ხელშეკრულების პირობების დარღვევისას შეწყვიტონ შრომითი ხელშეკრულება. პრაქტიკაში, აღნიშნული ნორმა, უმეტესწილად დამსაქმებლის უფლების გამოყენებით გამოიხატება - კერძოდ, დამსაქმებელი დასაქმებულთან წყვეტს შრომით ხელშეკრულებას დასაქმებულის მიერ შრომითი პირობების დარღვევის გამო. ამიტომ, ამ საფუძვლით შრომითი ურთიერთობის მოშლა, რასაც შედეგად უკავშირდება დასაქმებულის შრომითი უფლების შეწყვეტა, მოითხოვს შეწყვეტის საფუძვლის ძალიან დეტალურ და გულმოდგინე შესწავლასა და შეფასებას. ამგვარი შეფასება უკიდურესად მნიშვნელოვანია მხარეთა შორის (დამსაქმებელი-დასაქმებული) სამართლიანი ბალანსის დასაცავად. ერთი მხრივ, დასაქმებულს უსაფუძვლოდ არ უნდა შეუწყდეს შრომითი ხელშეკრულება და ამით არ მოესპოს საარსებო საშუალება, ხოლო მეორე მხრივ, დამსაქმებელს არ უნდა შეეზღუდოს შრომითი მოვალეობების დამრღვევი მუშაკის სამუშაოდან გათავისუფლების უფლება და მისთვის მიუღებელი მუშაკის სამუშაოზე დატოვებით არ უნდა შეექმნას გარკვეული რისკები.

საერთაშორისოდ აღიარებული სტანდარტია, რომ დასაქმებულის სამუშაო ადგილიდან დათხოვნისას, თუნდაც, შრომის კოდექსის 37-ე მუხლის „გ“ ქვეპუნქტის წინაპირობებისას, უნდა არსებობდეს გათავისუფლების გონივრული საფუძველი.

1919 წლის ვერსალის ხელშეკრულების საფუძველზე შექმნილია შრომის საერთაშორისო ორგანიზაცია (შსო), რომლის ფარგლებშიც შემუშავებულია შრომითი უფლებების დაცვის საერთაშორისო სტანდარტები და კონვენციები. ერთ-ერთი მათგანია შსო-ს N158 შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის კონვენცია, რომელიც 1982 წელს არის მიღებული და ითვალისწინებს გონივრული საფუძვლის ცნებას. კონვენციის მიხედვით, „გონივრულობის“ პრინციპი ასახული უნდა იყოს ყველა სახელმწიფოს შიდასახელმწიფოებრივ დონეზე და განმტკიცებული უნდა იყოს საკანონმდებლო სისტემაში.

„რაც შეეხება საქართველოს, მიუხედავად იმისა, რომ იგი 158-ე კონვენციის მონაწილე მხარე არ არის, მას „გონივრული საფუძვლის“ პრინციპის კონვენციისეული მნიშვნელობით შიდასახელმწიფოებრივ დონეზე დანერგვის მოვალეობა იმავე ხარისხითა და მოცულობით აკისრია, როგორც ეს - კონვენციის ხელშემკვერელ სახელმწიფოებს. საქართველოს ეს საერთაშორისო ვალდებულება საერთაშორისო ჩვეულებითი სამართლიდან და ეკონომიკური, სოციალური და კულტურული უფლებების შესახებ საერთაშორისო პაქტის მე-6 მუხლიდან გამომდინარეობს“.¹ პალატა ასევე განმარტავს, რომ „შრომით ურთიერთობაში მოქმედი საქართველოს კანონმდებლობა არ ეწინააღმდეგება ამ კონვენციით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს და მასთან თანხვედრაშია, კერძოდ, კონვენციის მე-4 მუხლის თანახმად, დასაქმებულის სამსახურიდან დათხოვნა შეიძლება მხოლოდ კანონიერი საფუძვლის არსებობისას, რაც უკავშირდება დასაქმებულის შესაძლებლობებსა და ქცევის წესს ან დაწესებულების, საწარმოს აუცილებლობას ან სამსახურს“.²

აღნიშნული კონვენციის სრული სათაურია „დამსაქმებლის ინიციატივით შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის შესახებ კონვენცია“. შესაბამისად, იგი ძირითადად დასაქმებულის უკანონო საფუძვლით დათხოვნისაგან დაცვაზეა ორიენტირებული, თუმცა ამავე დროს, კონვენცია მიზნად ისხავს წონასწორობის დამყარებას შრომითი ურთიერთობის მონაწილე მხარეებს შორის. კონვენცია არ ითვალისწინებს დასაქმებულის დაცვას დამსაქმებლის მხრიდან შრომითი ხელშეკრულების შეწყვეტის ნებისმიერი შემთხვევის დროს. ამ მხრივ კონვენცია შეიცავს სპეციალური დათქმებს, რაც დამსაქმებელს უფლებას აძლევს, გაათავისუფლოს მუშაკი გარკვეული წინაპირობების არსებობისას. ამგვარი დათქმები გაბნეულია სხვადასხვა მუხლში, ასე მაგ. მუხლი მე-2.მ, მე-4, მ. მე-11.

მოცემული კონვენცია მოიცავს რეგულაციას, თუ რა ჩაითვლება მუშაკის უკანონო დათხოვნად, ისევე როგორც - რა არ ჩაითვლება. კონვენციის მე-4 მუხლიდან გამომდინარე, მუშაკის დათხოვნის გონივრული საფუძველი კავშირში უნდა იყოს ა) მუშაკის არაკომპეტენტურობასთან ან/და არასათანადო ქცევასთან; ან ბ) უნდა

¹ ლ.კასრაძე –“სახელმწიფოს მინიმალური ვალდებულება და “გონივრულობის საფუძვლის” პრინციპი დასაქმებულის საშუაოდან გათავისუფლების საქმეში: შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის სტანდარტი”(ადამიანის უფლებათა დაცვის საერთაშორისო სტანდარტები და საქართველო-სტატიათა კრებული. ავტ. კ.კორკელია 2011 წ.)

² სუსგ. Nას-106-101-2014. 2 ოქტომბერი. 2014 წ. (კონვენციის ტექსტში, მეოთხე მუხლში მითითებულია - „რაც უკავშირდება დასაქმებულის შესაძლებლობებსა და ქცევის წესს“. შენიშვნა ნ.გ.)

მომდინარეობდეს საწარმოს, დაწესებულების თუ მათი სერვისის ოპერაციული საჭიროებიდან. ამგვარ კვალიფიკაციების დადგენისას კი უდიდესი მნიშვნელობა აქვს შრომის საერთაშორისო ორგანიზაციის საზედამხედველო ორგანოს - ექსპერტთა კომიტეტის კომენტარებს, გადაწყვეტილებებსა და საერთაშორისო შრომით რეკომენდაციებს, რომელთაც, მართალია, სარეკომენდაციო ხასიათი აქვთ, მაგრამ განმარტავენ კონვენციის ტექსტს, რეგულირების მასშტაბებს და ისინი შესაძლოა წარმოდგენილ იქნას, როგორც შთაგონების წყარო კანონმდებლობისა და ეროვნული სასამართლოებისთვის. შსო-ს ექსპერტთა კომისიის 1995 წლის მოხსენებაში მიმოხილულია „არასათანადო ქცევის“ კონცეფცია, რომელიც, თავის მხრივ, იყოფა ორ კომპონენტად: 1) მუშა-მოსამსახურეთა მიერ შრომითი კონტრაქტით გათვალისწინებული მოვალეობების არაჯეროვანი შესრულება (არასათანადო პროფესიული ქცევა); 2) შეუფერებელი ყოფაქცევა.

მუშაკის მიერ „შრომითი კონტრაქტით გათვალისწინებული მოვალეობების არაჯეროვანი შესრულებაში იგულისხმება:

- სამსახურებრივი მოვალეობის შესრულების უგულვებელყოფა;
- შრომის შინაგანაწესის დარღვევა (**განსაკუთრებით, უსაფრთხოების ან ჯანმრთელობის დაცვის წესების კუთხით**);
- დამსაქმებლის ლეგიტიმური ბრძანების დაუმორჩილებლობა;
- არასაკმაყოფილო მიზეზით სამუშაოზე დაგვიანება ან საერთოდ გამოუცხადებლობა³.

ზემოთ ჩამოთვლილი საფუძვლები წარმოადგენს დასაქმებულის სამუშაოდან გათავისუფლების გონივრულ, ლეგიტიმურ საფუძვლებს. შესაბამისად, პალატის წინაშე გადასაწყვეტად დგას საკითხი: წარმოადგენს თუ არა მოსარჩელეთა ქცევა საკმარისად სერიოზულ საფუძველს იმისათვის, რომ დამსაქმებელმა მათთან შრომითი ხელშეკრულება შეწყვიტოს. ამდენად, უნდა შეფასდეს, მოსარჩელეთა რა ქმედება თუ უმოქმედობა გვაქვს სახეზე, რომელიც, შესაძლოა, მივიჩნიოთ იმ დოზის შრომით სამართალდარღვევად, რომ მათი გათავისუფლება გონივრული საფუძვლის არეალში მოთავსდეს.

საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების 16.39. მუხლის შესაბამისად, მატარებლის ტარებისას, მემანქანეს და მის თანაშემწეს (მოსარჩელეებს) ევალებათ, თვალყური ადევნონ, თავისუფალია თუ არა ლიანდაგი, თვალყური ადევნონ სიგნალებს, სასიგნალო მაჩვენებლებს და ნიშნებს, შეასრულონ მათი მოთხოვნები და ერთმანეთს გაუმეორონ შუქნიშნების ყველა სიგნალი; თვალყური ადევნონ მატარებლის მდგომარეობას და სხვ.

ამავე ნორმატიული აქტის 16.40 პუნქტის თანახმად, მემანქანე ვალდებულია, თუ მოულოდნელად წარმოიშობა დაბრკოლება, დაუყოვნებლივ გამოიყენოს სასწრაფო დამუხრუჭების საშუალებანი მატარებლის გასაჩერებლად და სხვ.

³ შრომითი ურთიერთობის შეწყვეტის N158 კონვენციისა და N166 რეკომენდაციის ზოგადი მიმოხილვა, 89-ე პუნქტი; 1995 წ. შრომის საერთაშორისო კონფერენცია, 82-ე სესია.

სალოკომოტივო ბრიგადებისათვის თანამდებობრივი ინსტრუქციის 2.11 მუხლის თანახმად, სალოკომოტივი ბრიგადის მუშებს (მოსარჩელებს) ევალებათ, იცოდნენ და ზუსტად შეასრულონ საქართველოს რკინიგზის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესები, საქართველოს რკინიგზაზე მატარებელთა მოძრაობისა და სამანევრო მოძრაობის ინსტრუქცია, საქართველოს სარკინიგზო ტრანსპორტის მუშაკთა დისციპლინის შესახებ დებულება და სხვ.

სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესების 1.3. მუხლის პირველი წინდადების თანახმად, სარკინიგზო ტრანსპორტის თითოეული მუშაკი მოვალეა მისცეს მატარებელს და სამანევრო შემადგენლობას გაჩერების სიგნალი ან მიმართოს სხვა ზომებს მათ გასაჩერებლად იმ შემთხვევაში, როდესაც საფრთხე ექმნება ადამიანთა სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას ან მოძრაობას.

პალატა მიიჩნევს, რომ მოსარჩელეთა მხრიდან არასათანადო ქცევა (რაც საქართველოს შრომის კანონმდებლობის მიხედვით, შრომითი ხელშეკრულების პირობების დარღვევაში მოიაზრება) გამოიხატა თანამდებობრივი ინსტრუქციისა და ზემოთ მითითებული ნორმატიული აქტების დანაწესების შეუსრულებლობაში, რისი პირდაპირი მოვალეობაც მოსარჩელებს, როგორც საქართველოს რკინიგზის სალოკომოტივო ბრიგადის თანამშრომლებს, გააჩნდათ. კერძოდ, ლიანდაგთან დაყრილი ტოტების დანახვისას (რომელიც წარმოადგენს დაბრკოლებას ტრანსპორტის მოძრაობისას, რაც კიდევაც დადასტურდა სამუხუჭე სისტემის მწყობრიდან გამოსვლით) სასწრაფო დამუხრუჭების საშუალების გამოყენების ვალდებულება მოსარჩელეთათვის გამომდინარეობს არა მხოლოდ ზემოთ მითითებული, გაწერილი წესების დებულებებიდან, არამედ ასეთი დოკუმენტის არარსებობის პირობებშიც კი მოსარჩელები ვალდებულნი იყვნენ, დაბრკოლების დანახვისას ყოველი ღონე გამოეყენებინათ იმისათვის, რომ არ გადაევლოთ ლიანდაგზე არსებული უცხო საგნებისთვის და მატარებელი გაეჩერებინათ. ამგვარი ვალდებულება მოსარჩელებს დაკისრებული ჰქონდათ იმ გარემოების გათვალისწინებით, რომ ისინი მართავდნენ (მემანქანე მართავდა და თანაშემწე მასთან ერთად იმყოფებოდა მართვის კაბინაში) სამგზავრო შემადგენლობას, რომელიც შემთხვევის დროს ხალხით იყო სავსე (მხარეთა განმარტებით, დაახლოებით 70-80 ადამიანი). მემანქანე და მისი თანაშემწე ვალდებული არიან არამხოლოდ მგზავრთა გადაყვანაზე, **არამედ მათ უსაფრთხო გადაყვანაზე**, რა დროსაც, მგზავრთა ზემოქმედება ლიანდაგზე წარმოქმნილი დაბრკოლებიდან მომდინარე საფრთხის აღსაკვეთად პრაქტიკულად შეუძლებელია. შესაბამისად, სწორედ სალოკომოტივო ბრიგადის შემადგენლობა წარმოადგენს სამართლებრივ გარანტს ამ შემადგენლობაში (ვაგონსა თუ ვაგონებში) მყოფი მგზავრების სიცოცხლისა და უსაფრთხოებისთვის. აქედან გამომდინარე, მემანქანე და მემანქანის თანაშემწე ვალდებული იყვნენ, დაუყოვნებელი რეაგირება მოეხდინათ მოულოდნელად წარმოშობილი დაბრკოლების გამოჩენისთანავე. მათ კი ამის საპირისპიროდ, განაგრძეს სვლა და გადაუარეს ხის ტოტებს, რამაც სამუხრუჭე სისტემის მწყობრიდან გამოყვანა გამოიწვია და მატარებელი უმართავი გახადა (მატარებლის უმართავობაზე თავად მემანქანე ზ-ი აღნიშნავს თავის ახსნა-განმარტებაში).

პალატა ყურადღებას მიაქცევს სააპელაციო სასამართლოს სხდომაზე აპელანტ გ. ზ-ის მიერ გაკეთებულ განმარტებას იმასთან დაკავშირებით, რომ შემადგენლობა, რომლითაც მოძრაობდნენ 2012 წლის 27 მარტს, იყო ერთვაგონიანი, რაც დაუშვებელია მგზავრთა გადაყვანისათვის, რადგან არსებობს საფრთხე, რომ მუხრუჭის გამოყენებისას, არ დამუხრუჭდეს. ამ ფაქტის გათვალისწინებით, კი მემანქანისა და მემანქანის თანაშემწის ჩვეულებრივი გულმოდგინეობაც კი არ შეესაბამება ამგვარი შემადგენლობის მართვისას (რომელიც უკვე არის გარკვეული საფრთხის შემცველი) გზაზე წარმოქნილი დაბრკოლებისადმი სიფრთხილის სტანდარტს. კონკრეტულ შემთხვევაში, მოსარჩელები ვალდებული იყვნენ გზის კონტროლის, დაბრკოლების მოულოდნელი წარმოშობის დროს წინდახედულობის მაქსიმალური ზომები გამოეყენებინათ, არათუ უხეში გაუფრთხილებლობით ემოქმედათ, რადგანაც მათ მატარებლით სვლა გააგრძელეს იმისდამიუხედავად, რომ მხედველობის არეალში ხედავდნენ გზაზე უგაბარიტოდ დაყრილ ხის ტოტებს - დაბრკოლებას. ცხადია, მოსარჩელები, რომელთაც განმარტეს, რომ ყურადღება არ მიუქცევიათ ტოტებისათვის, რადგან, მათი აზრით, ისინი მოძრაობას საფრთხეს არ უქმნიდნენ, ითვალისწინებდნენ სატრანსპორტო შემთხვევის დადგომის შესაძლებლობას, მაგრამ საკუთარი მიმნებლობით ვარაუდობდნენ მისი თავიდან აცილების შედეგს. ასეთივე დამოკიდებულება გამოავლინეს მოსარჩელებმა მას შემდეგ, როცა გადაუარეს ხის ტოტებს და მატარებლის სიჩქარემ ძალიან იმატა. კერძოდ, მათ არ გამოიყენეს ხელის მუხრუჭი და მიენდნენ იმ ფაქტს, რომ კაბინიდან გავიდა მემანქანე ინსტრუქტორი გ. მ-ე, რომელსაც არ განუმარტავს, თუ რისთვის გადიოდა. სააპელაციო სასამართლოს სხდომაზე მოპასუხის წარმომადგენელმა განმარტა, რომ მატარებლის საოცარი სისწრაფის გამო მგზავრები მოიცვა პანიკამ და ინსტრუქტორი სწორედ მათ დასამშვიდებლად გავიდა ვაგონში. მაშასადამე, ამ ეპიზოდშიც, მოსარჩელებმა, არ იცოდნენ, რომ გ. მ-ე გაემართა ხელის მუხრუჭის გამოსაყენებლად, აუცილებელი ყურადღებიანობის მოთხოვნები დაარღვიეს უჩვეულოდ მაღალი ხარისხით, რადგან მათ არც იკითხეს ამის თაობაზე და მემანქანე ინსტრუქტორზე უსაფუძვლოდ მინდობილები, არც თავად შეეცადნენ ხელის მუხრუჭის გამოყენებას.

სარკინიგზო ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესები შეიცავს სალოკომოტივო ბრიგადების ვალდებულებას მატარებლის განსაკუთრებული სიფხიზლით ტარების შესახებ, ხოლო ამ წესების ტერმინთა განმარტებაში მატარებლის ტარება განსაკუთრებული სიფხიზლით - არის „სალოკომოტივო ბრიგადის მუდმივი გაძლიერებული ყურადღება მატარებლის მსვლელობის პირობებისადმი. იმის შეგრძნება, რომ ნებისმიერ დროს შეიძლება შეექმნას საშიშროება მატარებლის უსაფრთხო მოძრაობას და მუდმივი მზადყოფნა მატარებლის გაჩერებისათვის“. ცხადია, ამგვარი განმარტება უკავშირდება მატარებლის, როგორც სატრანსპორტო საშუალების მომეტებული საფრთხის წყაროდ არსებობას. სწორედ ამიტომ, ტრანსპორტის ტექნიკური ექსპლუატაციის წესებით განსაზღვრულია მატარებლის მემანქანისა და თანაშემწის გაძლიერებული ყურადღების მნიშვნელობა მატარებლის მსვლელობისას.

მოცემულ შემთხვევაში, ზემოთ აღწერილ გარემოებათა გათვალისწინებით ცხადი ხდება, რომ მემანქანისა და თანაშემწის **მოქმედებით** ერთ შემთხვევაში - ხის

ტოტებზე გადავლა - და უმოქმედობით მეორე შემთხვევაში - ხელის მუხრუჭის არგამოყენება - მათ საფრთხე შეუქმნეს მგზავრთა და მოძრაობის უსაფრთხოებას, რითაც მათ შრომითი ხელშეკრულების პირობები დაარღვიეს იმ ხარისხით, რაც იძლევა გონივრულ და ლეგიტიმურ საფუძველს მათი სამუშაოდან გათავისუფლებისთვის, როგორც ქვეყნის შიდა კანონმდებლობით, ისე, - 158-ე კონვენციის მე-4 მუხლის იმ მიზნებიდან გამომდინარე, რაზეც საპელაციო სასამართლომ ზემოთ მიუთითა.

პალატა ყურადღებას ამახვილებს იმაზეც, რომ მოცემულ ვითარებაში ის გარემოება, რომ შემთხვევის დროს არავინ დაზიანებულა, ნაკლები მნიშვნელობისაა, რადგან უსაფრთხოების წესების დარღვევა, მაშინ როდესაც მუშაკი გარკვეულწილად პასუხისმგებელია ადამიანთა სიცოცხლესა და ჯანმრთელობაზე მათი უსაფრთხო გადაყვანის ვალდებულებიდან გამომდინარე, აუცილებელი არ არის საბედისწერო შედეგის დადგომა დასაქმებულის არასათანადო პროფესიული ქცევის მაღალი ხარისხით შეფასებისათვის. ამდენად, მოცემულ შემთხვევაში გამართლებულია დამსაქმებლის გადაწყვეტილება, შეწყვიტოს შრომითი ურთიერთობა მაღალი პასუხისმგებლობის მახასათებელ სამუშაოზე შრომითი უნარების ნაკლის მქონე და მგზავრთა უსაფრთხო გადაყვანისას შესაძლო რისკების გაუცნობიერებელ დასაქმებულებთან.

პალატა ასევე ხაზს უსვამს იმ გარემოებასაც, რომ მოსარჩელებს - დასაქმებულებს 2012 წლის 27 მარტის შემთხვევასთან დაკავშირებით მიეცათ ახსნა-განმარტების შესაძლებლობა, რათა მათ წარედგინათ თავიანთი უფლებების დასაცავი არგუმენტები თუ მოსაზრებანი, ხოლო მათი გათავისუფლება სამუშაოდან მათივე ახსნა-განმარტებისა და შემთხვევის გამოკვლევის შემდეგ მიღებული გადაწყვეტილებაა.

5. შემაჯამებელი სასამართლო დასკვნა

პალატას მიაჩნია, რომ სააპელაციო საჩივარში მითითებული გარემოებები არ ქმნიან სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 393-ე და 394-ე მუხლებით გათვალისწინებულ შემადგენლობას და, შესაბამისად, გასაჩივრებული გადაწყვეტილების გაუქმების პროცესუალურ-სამართლებრივ საფუძველს, შესაბამისად, პალატა ეთანხმება გასაჩივრებულ გადაწყვეტილებას და ასკვნის, რომ იგი უცვლელად უნდა იქნეს დატოვებული.

6. საპროცესო ხარჯები

აპელანტების მიერ გადახდილი სახელმწიფო ბაჟი რჩება სახელმწიფო ბიუჯეტში.

სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატამ

და ა ა დ გ ი ნ ა

1. კ. გ-ისა და ა. კ-ის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;
2. უცვლელად დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა კოლეგიის 2014 წლის 6 მაისის გადაწყვეტილება;
3. სახელმწიფო ბაჟი გადახდილია აპელანტების მიერ;
4. განჩინება შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაეს სასამართლოში დასაბუთებული განჩინების ასლის ჩაბარებიდან 21 დღის ვადაში თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სამოქალაქო საქმეთა პალატაში საკასაციო საჩივრის წარდგენის გზით.

თავმჯდომარე:

ნათია გუჯაბიძე

მოსამართლეები:

ნატალია ნაზლაიძე

ქეთევან მესხიშვილი