

სამართალი

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის განზრახვა და უხეში გაუფრთხილებლობა, როგორც მზღვეველის მოვალეობის შესრულებისაგან გათავისუფლების საფუძველი

რობიზონ ხურცილავა

robinzon.khurtsilava@atsu.edu.ge

დავითი ხურციძე

აკაკი წერეთლის სახელმწიფო უნივერსიტეტი

ქუთაისი, საქართველო

DOI:<https://doi.org/10.52340/atsu.2026.1.27.18>

წინამდებარე სტატია მოიცავს ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის განზრახვის და უხეში გაუფრთხილებლობის მიმოხილვას და მის მიმართებას მზღვეველის მოვალეობის გათავისუფლების საფუძველთან. სტატიაში განხილულია ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევის სამართლებრივი რეგულირება საქართველოს კანონმდებლობის კონტექსტში, ძირითადი აქცენტი გაკეთდება სსკ, 829-ე მუხლზე. ნაშრომი ასახავს ქართულ სამართლებრივ პრაქტიკასა და დოქტრინაში არსებულ გამოწვევებს, მათ შორის, „უხეში გაუფრთხილებლობის“ ცნების არარსებულ დეფინიციას და პრაქტიკაში მზღვეველების მხრიდან მის არაეთგვაროვან ინტერპრეტაციას. გაანალიზებულია როგორც საქართველოს უზენაესი სასამართლოს, ასევე გერმანიის ფედერალური სასამართლოს განმარტებები განსახილველ საკითხთან მიმართებით. ნაშრომი ხაზს უსვამს კანონმდებლობის ცვლილების საჭიროებაზე, რომელიც მიმართული იქნება როგორც სადაზღვევო კომპანიების, ასევე ავტომობილების მფლობელების უფლებების პრაქტიკული დაცვისკენ. კვლევის დროს გამოყენებულია ანალიზის, სინთეზის, ლოგიკური ანალიზისა და შედარებით-სამართლებრივი მეთოდი.

საკვანძო სიტყვები: ავტოსატრანსპორტო საშუალება, დამზღვევის განზრახვა, დამზღვევის უხეში გაუფრთხილებლობა

შესავალი. საქართველოს საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლამ და პირთა კერძოსამართლებრივი ურთიერთობების გაფართოებამ, კიდევ უფრო თვალსაჩინო გახადა სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობის საჭიროება. თავის მხრივ, სამოქალაქო ბრუნვა კერძო სამართლის სუბიექტებს შორის სამოქალაქო ბრუნვის ობიექტებზე სასყიდლიანი ან უსასყიდლო გარიგებების დადებას ნიშნავს. ვინაიდან, ადამიანთა

კონსტიტუციით მინიჭებულმა ეკონომიკურმა თავისუფლებამ პირთა სამართლებრივ ურთიერთობებზე ასახვა რეალურად ჰპოვა, აუცილებელი გახდა სამოქალაქო ბრუნვის საკანონმდებლო დონეზე დაცვა. ახალმა სამოქალაქო კოდექსმა დაარეგულირა თითქმის ყველა ურთიერთობა, რომელსაც საზოგადოების საჭიროება მოითხოვდა და კოდექსი, ასევე, ისეთ ურთიერთობებს შეეხო, რომელთა წარმოშობის მოლოდინი უცხო ქვეყანათა გამოცდილების საფუძველზე არსებობდა. 1997 წლის კოდექსმა სამოქალაქო ბრუნვის სუბიექტებს უფლებათა დაცვის კანონისმიერი გარანტიები მისცა, კანონმდებელმა თითოეულ თავში გაითვალისწინა ისეთი ნორმები, რომლითაც დავის წარმოშობის შემთხვევაში კერძო სამართლის სუბიექტი შეძლებს თავისი ინტერესების დაცვას.

ქართული სამოქალაქო კანონმდებლობა, როგორც კონტინენტური სამართლის ოჯახის წევრი, შეიცავს ორ უმნიშვნელოვანეს პოსტულატს: ხელშეკრულების თავისუფლებისა და კერძო ავტონომიის პრინციპს. თითოეული მათგანი ერთმანეთთან მჭიდრო კავშირში ადამიანებს ანიჭებენ უფლებამოსილებას შევიდნენ სამართლებრივ ურთიერთობებში და თავადვე განსაზღვრონ ხელშეკრულების შინაარსი, რომელსაც საკანონმდებლო ნორმებთან ერთად მხოლოდ ძალა გააჩნია.¹

სწორედ სამართლებრივი ურთიერთობის ერთ-ერთ სახეს წარმოადგენს დაზღვევის ხელშეკრულება, რომელიც “სამოქალაქო ბრუნვის მონაწილეთა უფლებების დაცვის მნიშვნელოვან გარანტიას” წარმოადგენს.²

იურიდიულ ლიტერატურაში დიდი ხანია არის დავა, დაზღვევის ხელშეკრულება რეალურია და თუ კონსესუალური. სასამართლო ერთ შემთხვევაში ამბობს, რომ რეალურია, ხოლო მეორე შემთხვევაში - კონსესუალური. დღესდღეობით, დადგენილი პრაქტიკით, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, დაზღვევის ხელშეკრულება ორმხრივი, სასყიდლიანი და რეალური ხელშეკრულებაა, რომლის საგანი შეიძლება იყოს ქონება ან პიროვნება. ამასთან, დაზღვევის სინალაგმატური ბუნება განაპირობებს, როგორც დამზღვევის ვალდებულებას გადაიხადოს სადაზღვევო შენატანი, ასევე მზღვეველის ვალდებულებას აანაზღაუროს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი.³

სამოქალაქო კოდექსის მე-8 და 361-ე მუხლები ადგენენ

¹ ძლიერიშვილი, ზ. სახელშეკრულებო სამართალი, 2014, თბილისი, გამომცემლობა მერიდიანი, 55, <https://library.iliauni.edu.ge/wp-content/uploads/2021/06/58.-sakhelshekruleblo-samarthali.pdf>

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2012 წლის 17 თებერვლის განჩინება, საქმე N ას - 663-624-2011.

³ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2025 წლის 13 მაისის განჩინება, საქმე №ას-122-2025.

სამოქალაქო ურთიერთობის მონაწილეთა ვალდებულებას ჯეროვნად და კეთილსინდისიერად განახორციელონ უფლება-მოვალეობები. აღნიშნული ნორმების მოქმედება ცალსახა და იმპერატიულია. სსკ-ს მე-8 მუხლი განსაზღვრავს ზოგად კეთილსინდისიერებას, ხოლო სსკ-ს 361-ე მუხლი ადგენს “სამოქალაქო-სამართლებრივი ურთიერთობის მონაწილეთა მიერ ურთიერთობის სხვა მონაწილის ინტერესების პატივისცემას, საკუთარი როლისა და პასუხისმგებლობის გათვალისწინებით”.¹ სამოქალაქო ბრუნვის ეს ორი ქვაკუთხედი დაზღვევის ხელშეკრულების სუბიექტებს უსაზღვრავს კეთილსინდისიერების მაღალ სტანდარტს, რომლის ძალით დამზღვევეს ეკისრება ვალდებულება მოუაროს დაზღვევის ობიექტს, არ დააზიანოს იგი განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით, ხოლო მზღვეველს უწესებს მოთხოვნას ანაზღაუროს სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად დამდგარი ზიანი გამომრიცხავი გარემოებების არარსებობისას.² საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 799-ე მუხლი დამზღვევესა და მზღვეველს შორის არსებული სახელშეკრულებო ურთიერთობის მოწესრიგებას, დაზღვევის ხელშეკრულების არსისა და მხარეთა უფლება-მოვალეობების ურთიერთმიმართების განსაზღვრავს ისახავს მიზნად. სსკ-ს 799-ე მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, „დაზღვევის ხელშეკრულებით მზღვეველი მოვალეა აუნაზღაუროს დამზღვევეს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. მყარად დადგენილი სადაზღვევო თანხით დაზღვევისას მზღვეველი მოვალეა გადაიხადოს სადაზღვევო თანხა ან შეასრულოს სხვა შეპირებული მოქმედება.“³ მოცემული ნორმა ვალდებულებას ორივე მხარეს აკისრებს, მიემართება მხარეთა შეთანხმებას და სადაზღვევო შემთხვევის ანაზღაურებას ხელშეკრულების პირობებს უკავშირებს. იმისათვის, რომ შემდგომში არ წარმოიშვას აზრთა სხვადასხვაობა ანაზღაურებასთან მიმართებით, წინასწარ უნდა განისაზღვროს როგორც სადაზღვევო რისკები, ასევე გამონაკლისები. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, კანონმდებელი ზღუდავს როგორც დამზღვევის, ასევე მზღვეველის თვითნებობას და ჰიპოთეტურად ადგენს სამართლიან ბალანსს, რომელიც მიმართულია გარიგების მხარეთა ინტერესების დაცვისაკენ.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის თანახმად, მზღვეველი თავისუფლდება ანაზღაურების ვალდებულებისაგან, თუ სადაზღვევო შემთხვევა გამოწვეულია დამზღვევის განზრახვით ან უხეში

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2015 წლის 29 ივნისის გადაწყვეტილება საქმე №ას-1338-1376-2014.

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2025 წლის 27 მარტის განჩინება, საქმე №ას-1529-2024

³ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 01/04/2026, მუხ. 799, ნაწ. 1 <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=138>

გაუფრთხილებლობით.¹ აღნიშნული ნორმის მიზანი სუბიექტური და მორალური რისკით სადაზღვევო შემთხვევათა პრევენციაა. მიუხედავად საკანონმდებლო ჩანაწერისა, პრაქტიკაში პრობლემას წარმოადგენს, ბრალის ხარისხის დადგენა, რაც ხშირად სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემაზე უარის თქმის საფუძველს წარმოადგენს. ამავდროულად, “უმნიშვნელოვანესია სსკ-ის 829-ე მუხლით გათვალისწინებული დაზღვევის საგამონაკლისო შემთხვევის ვიწრო განმარტება, იმგვარად, რომ მზღვევლები პასუხისმგებლობისაგან განთავისუფლებაზე არაკეთილსინდისიერად არ წახალისდნენ და ამით, საფრთხე არ დაემუქროს სამართლებრივ სივრცეში დაზღვევის სამართლებრივ დანიშნულებასა და მიზანს.”²

ავტოსატრანსპორტო საშუალება, როგორც დაზღვევის საგანი. დაზღვევის არსებობის მთავარი მიზეზი რისკის განაწილებაა. დაზღვევის ბუნება რეალურად მოითხოვს, რომ დაზღვეული მოვლენების დადგომა, ან სულ მცირე მათი სიმძიმე და დადგომის დრო, იყოს პირობითი და არა გარდაუვალი, რათა შეიქმნას გარემო, რომელშიც კერძო სადაზღვევო კომპანიებს სურთ ფუნქციონირება და ადამიანებს სურთ დაზღვევის შეძენა.³

საქართველოში სადაზღვევო ურთიერთობები ძირითადად რეგულირდება საქართველოს კონსტიტუციით, სამოქალაქო კოდექსით და დაზღვევის შესახებ საქართველოს კანონით. სამოქალაქო კოდექსი ითვალისწინებს დაზღვევის სახელშეკრულებო ურთიერთობების მოწესრიგებას, ხოლო, მეორე მხრივ, „დაზღვევის შესახებ“ საქართველოს კანონი მიმართულია სადაზღვევო საქმიანობის რეგულირებისკენ. ზემოხსენებული ორივე კანონი ცნებების დონეზე მაინც უნდა უზრუნველყოფდეს დაზღვევის კლასიფიკაციათა იდენტურობას. აღნიშნული კი ცნებათა ერთიანი სისტემის დანერგვას აფერხებს.⁴

მიუხედავად იმისა, რა ტიპის დაზღვევა გვაქვს სახეზე, სადაზღვევო რისკი დაზღვევის ხელშეკრულების არსებითი პირობაა. პირველ რიგში, უნდა გავმიჯნოთ სადაზღვევო შემთხვევა და სადაზღვევო რისკი. შემთხვევა არის აწ უკვე დამდგარი მოვლენა, რომელიც წარმოშობს ანაზღაურების ვალდებულებას, ხოლო რისკი არის ამ შემთხვევის დადგომის საფუძველი. რისკი შემთხვევის დადგომამდე შესაძლებელია

¹ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 01/04/2026, მუხ. 829, ნაწ. 1 <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=138>

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-595-2022 28 აპრილი, 2023 წელი.

³ Jeffrey W. Stempel, Peter N. Swisher, Erik S. Knutsen. Principles of Insurance Law, 2012, 59.

⁴ ირემაშვილი, ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხ. 799, 2016, 4.

იყოს განჭვრეტადი, თუმცა რისკის რეალიზაციის ალბათობა არ უნდა იყოს წინასწარ შეცნობადი. ზოგადად, რისკ-ფაქტორები იმდენად განჭვრეტადია, რომ მზღვეველებს წიანასწარ შესწევთ ძალა შეაფასონ ისინი.¹ სადაზღვევო რისკი არის ხელშეკრულების დადებამდე არსებული რისკი, უბრალოდ დაზღვევის ხელშეკრულებით ხდება მისი დამზღვევის მიერ მზღვეველისთვის გადაცემა. ამავდროულად, ნიშანდობლივია გამონაკლისების გამოკვეთა, ვინაიდან მათი არსებობა გამორიცხავს სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემის შესაძლებლობას. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, „სადაზღვევო ხელშეკრულებაში საგამონაკლისო ნორმების იმპლემენტაციის დანიშნულებაა ამომწურავად განისაზღვროს იმ გარემოებათა წრე, რომლებიც მზღვეველის პასუხისმგებლობას გამორიცხავს. საგამონაკლისო შემთხვევების გაფართოების დაშვება, ეწინააღმდეგება ხელშეკრულებაში ამგვარი დათქმების ჩართვის მიზანს. საგამონაკლისო დათქმები სადაზღვევო ხელშეკრულების იმპერატიულ დანაწესთა იმ წყებას მიეკუთვნება, რომელიც სადაზღვევო თანხის ანაზღაურებისათვის დაუშვებლად მიჩნეულ ქმედებათა სრულ სპექტრს განსაზღვრავს.“²

საბაზრო ეკონომიკის პირობებში ქონების დაზღვევა სადაზღვევო მომსახურების ყველაზე გავრცელებულ ფორმად ითვლება. ნებისმიერი სამართალურთიერთობის აუცილებელ ელემენტს მისი ობიექტი წარმოადგენს. დაზღვევის შესახებ საქართველოს კანონის მე-4 მუხლის თანახმად, დაზღვევის ობიექტი შეიძლება იყოს ნებისმიერი ქონებრივი ან პირადი არაქონებრივი ინტერესი, რომელიც არ ეწინააღმდეგება საქართველოს კანონმდებლობას. ამავდროულად, რელევანტურია დაზღვევის საგნის გამოკვეთა, რომელიც სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგად გამოწვეული ზიანის ანაზღაურებას წარმოადგენს. მანქანის დაზღვევისას დამზღვევი ერგვარად სიმშვიდეს ყიდულობს, ვინაიდან მან იცის, რომ იმ შემთხვევაში თუ ავტომობილი დაზიანდება, ზიანს სადაზღვევო კომპანია ანაზღაურებს.³ აღნიშნულიდან გამომდინარე, ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზღვევისას, დაზღვევის საგანი არის თავად ეს საშუალება, ხოლო ობიექტი არის ის შესაძლო ზიანი, რომელიც სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისას, შემთხვევის შედეგად შეიძლება დადგეს.

¹ ირემაშვილი, ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხ. 799, 2016, 6-7.

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-1147-1067-2017, 29 დეკემბერი, 2017 წელი, თბილისი.

³ Teenkamp, M, Mostert, FJ, J Mostert, J H. The claims handling process of motor vehicle Insurance, Corporate Ownership & Control / Volume 7, Issue 1, Fall 2009, 302, <https://virtusinterpress.org/IMG/pdf/cocv7i1c2p5.pdf>

ზოგადად ავტოსატრანსპორტო საშუალება სამოქალაქო სამართლის ობიექტს წარმოადგენს, თუმცა მასზე, როგორც მომეტებული საფრთხის წყაროზე რეგულირება საჯაროსამართლებრივ ინტერესს ატარებს. “საგზაო მოძრაობის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-5 მუხლის მე-5 ნაწილი ადგენს მის დეფინიციას, რომლის თანახმად, “ავტოსატრანსპორტო საშუალება (ავტომობილი) არის მექანიკური სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც, ჩვეულებრივ, გამოიყენება გზაზე ადამიანების გადასაყვანად ან ტვირთის გადასაზიდად.”¹ საავტომობილო დაზღვევა კიდევ უფრო აქტუალურია იმ მოცემულობით, რომ ავტოსატრანსპორტო საშუალებაზე სრული კონტროლის განხორციელება ადამიანს არ შეუძლია, ასევე მფლობელი ვალდებულია დაიცვას საგზაო უსაფრთხოების და წინდახედულობის ნორმები, რომლებიც პირდაპირ კავშირშია მფლობელის ბრალთან საგზაო შემთხვევის დადგომისას.

ქართული კანონმდებლობა საავტომობილო დაზღვევას ნებაყოფლობით დაზღვევითა კატეგორიაში ანაწილებს და სამოქალაქო სამართლის სუბიექტებს, ერთის მხრივ სადაზღვევო ლიცენზირებულ კომპანიებს და მეორეს მხრივ, ფიზიკურ და იურიდიულ პირებს ანიჭებს თავისუფლებას, თავად განსაზღვრონ სამართლებრივი ურთიერთობის არსებობა-არარსებობა.

სადაზღვევო ინტერესი და მისი მიმართება ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის საფუძვლებთან. იურიდიულ ლიტერატურაში ოდითგანვე მიუთითებდნენ, რომ დაზღვევის ხელშეკრულება ალექატორული გარიგებების მსგავსია. მისი პირობითი ხასიათი იმით ვლინდება, რომ ანაზღაურების ვალდებულება მხოლოდ მაშინ წარმოიშობება, როცა სადაზღვევო შემთხვევა დადგება.² თუმცა სადაზღვევო ინტერესი არის დაზღვევის ხელშეკრულების განმასხვავებელი ფაქტორი პირობითი გარიგებებისგან. სადაზღვევო ინტერესი არის სამართლებრივი ინტერესი, რომელიც დამზღვევს გააჩნია სადაზღვევო ობიექტის მიმართ. პირადი დაზღვევის შემთხვევაში სადაზღვევო ინტერესი მიემართება დამზღვევის სიცოცხლესა და ჯანმრთელობას, ხოლო ქონების დაზღვევისას კი - ქონების შენარჩუნებას. სადაზღვევო ინტერესი მჭიდრო კავშირს გამოხატავს დამზღვევსა და დაზღვევის ობიექტს შორის. “დაზღვევის ობიექტის ღირებულება გამოხატულებას ფულად ერთეულში პოულობს. სადაზღვევო ინტერესის ღირებულება კი შეიძლება ბევრად აღემატებოდეს დაზღვევის ობიექტის ღირებულებას, რადგან სადაზღვევო ინტერესი

¹ საქართველოს კანონი “საგზაო მოძრაობის შესახებ”, კონსოლიდირებული ვერსია - 13/12/2024, მუხ. 5, <https://matsne.gov.ge/document/view/2169396?publication=32>

² ირემაშვილი, ქ. მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში, 2016, 25.

მატერიალური და მორალური ინტერესების ერთობლიობაა.”¹ მიიჩნევა, რომ თუ დამზღვევს გააჩნია ინტერესი დაზღვევის ობიექტის მიმართ, ის სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას განიცდის ზიანს. სადაზღვევო ინტერესის არსებობა შეიძლება განხილულ იქნეს დამზღვევის მოთხოვნის უფლების წინაპირობად. მართალია მსგავსი მოსაზრება პირდაპირ არ იკვეთება უზენაესი სასამართლოს პრაქტიკიდან, თუმცა “არაპირდაპირ გამომდინარეობს ცალკეული ქართული სასამართლო გადაწყვეტილებებიდან”.²

ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზღვევისას ინტერესს ქონების შენარჩუნება წარმოადგენს.³ ერთადერთი ფაქტორი, რომელიც სადაზღვევო ინტერესს ზიანს აყენებს არის სადაზღვევო შემთხვევა.

სადაზღვევო შემთხვევა არის ნებისმიერი მოვლენა, რომლის დადგომის შედეგად წარმოიშვება მზღვეველის ვალდებულება გასცეს სადაზღვევო ანაზღაურება ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. განმარტებას საჭიროებს, თუ კონკრეტულად რა მოვლენა შეიძლება ჩაითვალოს სადაზღვევო შემთხვევად. განსხვავებულია განმარტებაზე უფლებამოსილ სუბიექტთა წრე. პრაქტიკაში მზღვეველი აფასებს არის თუ არა დამდგარი მოვლენა სადაზღვევო შემთხვევა, ხოლო დავის წარმოშობის შემთხვევაში სასამართლო.

მხარეები დაზღვევის ხელშეკრულების დადების წინ თანხმდებიან სადაზღვევო რისკზე. “დაზღვევის შესახებ” საქართველოს კანონის მე-2 მუხლის ი) ქვეპუნქტი განმარტავს სადაზღვევო რისკს, რომლის თანახმად, იგი არის “მოვლენა, რომელიც შეიცავს მისი დადგომის შესაძლებლობის და შემთხვევითობის ნიშნებს და რომლის გამოც ხდება დაზღვევა.”⁴ “სადაზღვევო შემთხვევა კი უკვე დამდგარი რისკია, რომლის დადგომის შესაძლებლობას ითვალისწინებს დაზღვევის ხელშეკრულება.”⁵ ამასთან, სადაზღვევო რისკი საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 802-ე მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად არის ხელშეკრულების არსებითი პირობა.⁶

¹ ირემაშვილი, ქ. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხ. 799, 2016, 15.

² თბილისის სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე N 28/3360-18, 19 მარტი, 2019 წელი. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება საქმე N ას-733-1003-05 21 ოქტომბერი, 2005წ., ქ. თბილისი

³ კაპანაძე, თ. სადაზღვევო ურთიერთობის ალექტორული ბუნება და გავლენა ხელშეკრულების არსებით პირობებზე ქართული კანონმდებლობის მიხედვით, სამეცნიერო ჟურნალი “ახალგაზრდა ადვოკატები”, 2016, 11, <https://www.barristers.ge/public/uploads/docs/Jurnali-N6.pdf>

⁴ საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ, კონსოლიდირებული ვერსია: 02/04/2025, მუხ.2, ი) ქვეპუნქტი, <https://matsne.gov.ge/document/view/29884?publication=36>

⁵ ქურდუბაძე, ს. დაზღვევა საქართველოს კანონმდებლობაში, 2022, თბილისი, 30, https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/395962/1/Dazgveva_Saqartvelos_Kanonmdblobashi.pdf

⁶ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 01/04/2026, მუხ. 802,

რ. ხურცილავა, დ. ხურციძე

სადაზღვევო შემთხვევა კი არის რისკის რეალიზების შედეგი. შესაბამისად, მხოლოდ რისკის რეალიზების რეალურად დადგომისას წარმოიშობა ანაზღაურების ვალდებულება. ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზღვევისას პრაქტიკაში იგი ფარავს ავტოსაგზაო შემთხვევას, აფეთქებას, გარეგან დაზიანებას, ხანძარს, სტიქიურ მოვლენებს, ქურდობას. ეს მცირე ჩამონათვალი არის ანაზღაურების მოთხოვნის ფაქტობრივი საფუძვლები, რომლებიც გამონაკლისების არარსებობისას მზღვეველის მოვალეობის შესრულების ვალდებულებას წარმოშობს.

თუმცა მხოლოდ და მხოლოდ ფაქტობრივი გარემოებების არსებობა არ არის საკმარისი იმისათვის, რომ ზიანის ანაზღაურების ვალდებულება რეალიზდეს. “იმ სამართლებრივი შედეგის გათვალისწინებით, რისი მიღწევაც დამზღვევებს სურთ, კერძოდ, სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად მიყენებული ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის სამართლებრივი საფუძველია სსკ-ის 799.1 (დაზღვევის ხელშეკრულებით მზღვეველი მოვალეა, აუნაზღაუროს დამზღვევს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომით მიყენებული ზიანი ხელშეკრულების პირობების შესაბამისად. მყარად დადგენილი სადაზღვევო თანხით დაზღვევისას მზღვეველი მოვალეა, გადაიხადოს სადაზღვევო თანხა ან შეასრულოს სხვა შეპირებული მოქმედება) და 820-ე (ზიანის დაზღვევისას მზღვეველმა ზიანი უნდა აანაზღაუროს ფულით) მუხლები.”¹ შესაბამისად, პირველ რიგში, აუცილებელია დაზღვევის ხელშეკრულება, რომელიც აზღვევს როგორც რისკს, ასევე ამ რისკის რეალიზებით დამდგარ შემთხვევას.

მაშასადამე, სადაზღვევო შემთხვევა წარმოადგენს “დამდგარ რისკს”. რისკი არის ვარაუდი, მოლოდინი იმისა, რომ დაზიანდება ობიექტი, ინტერესი. ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზღვევისას, შემთხვევის დადგომის შესაძლებლობა და შემთხვევითობის ნიშნები სხვა სახეებთან შედარებით მეტადაა გამოკვეთილი, ვინაიდან ავტომობილი მომეტებული საფრთხის ობიექტად მიიჩნევა და ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომის რისკი დღითიდღე კიდევ უფრო იმატებს. ამავდროულად, ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომის მიზეზი ხშირ შემთხვევაში სატრანსპორტო საშუალებების მფლობელთა ბრალთანაა დაკავშირებული. შესაბამისად, თუ სახეზე გვექნება ზიანის ანაზღაურების მოთხოვნის ფაქტობრივი და სამართლებრივი საფუძვლები, მზღვეველს წარმოეშობა მოვალეობა აანაზღაუროს ზიანი. მიუხედავად აღნიშნული დანაწესისა, სამოქალაქო კოდექსი, დამზღვევის ბრალის ხარისხს მზღვეველის პასუხიმგებლობის გამომრიცხავ გარემოებასთან აკავშირებს.

ნაწ. 2, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=138>

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-1147-1067-2017 29 დეკემბერი, 2017 წელი, თბილისი.

უცხო ქვეყანათა საავტომობილო სადაზღვევო პოლიტიკა და მასთან დაკავშირებული საკანონმდებლო ჩარჩო. სადაზღვევო ურთიერთობების რეგულირება არა მხოლოდ ფიზიკური და იურიდიული პირების, არამედ სახელმწიფოს უფლებამოსილებაა. სახელმწიფო მხოლოდ და მხოლოდ არის პოზიტიური კანონმდებელი, რომელიც ურთიერთობის რეგულირების საკანონმდებლო ბაზას ქმნის. კანონმდებლობისა და სადაზღვევო სისტემის გაუმჯობესებაზე პრაქტიკულ ასახვას ჰპოვებს უცხო ქვეყანათა გამოცდილება.

აღსანიშნავია ამერიკის შეერთებული შტატების მიდგომა სადაზღვევო პოლიტიკასთან მიმართებით. ზოგადად, სატრანსპორტო საშუალებები და კერძოდ, ავტომობილები, შეერთებულ შტატებში მომეტებული რისკის წყაროდ აღიქმება და ავტოსაგზაო შემთხვევისას ზიანის ანაზღაურების საკითხები საკმაოდ პრობლემურია. 1920-იან წლებში შტატების საკანონმდებლო ორგანოებმა დაიწყეს გზების ძიება იმის უზრუნველსაყოფად, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად დაზარალებულებს კომპენსაციის მიღების შესაძლებლობა ჰქონოდათ, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც დაზიანებები გამოწვეული იყო საავტომობილო საშუალების განზრახ ან გაუფრთხილებლობით, დაუდევარი მართვის შედეგად.¹

როგორც წესი, საავტომობილო დაზღვევის პოლისები შეიცავს პირობების ფართო სპექტრს, რომლებიც ზღუდავს დამზღვევის მიერ დაზღვეული სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას და მოითხოვს მისი მხრიდან მოვლა-პატრონობას.²

სავტომობილო დაზღვევა ევროპის ბევრ ქვეყანაში სავალდებულო დაზღვევის სახეობას წარმოადგენს და მათზე სახელმწიფოთა საჯაროსამართლებრივი უფლებამოსილება ვრცელდება. დიდი ბრიტანეთის 1988 წლის საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონი დაზღვევის არარსებობისას საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებას სისხლის სამართლის დანაშაულად აქცევს. ამავდროულად ევროკავშირი გვთავაზობს დირექტივებს, რომლებიც მიზნად ისახავს საავტომობილო შემთხვევების დროს სამოქალაქო პასუხისმგებლობის დაზღვევაზე გამოსაყენებელი წესების ჰარმონიზაციას.³ მიუხედავად ევროპული ქვეყნების გამოცდილებისა, ქართული კანონმდებლობა დღესდღეობით, არ იცნობს ნებისმიერი ავტოსატრანსპორტო საშუალების დაზღვევის სავალდებულობას.

¹ Fischer, J. Insurance Law: A Guide to Fundamental Principles, Legal Doctrines, and Commercial Practices, 2019, 323.

² John, N. Weston-Simons, C., Hodgson, L., Insurance Law Handbook, 2022, 298.

³ Gürses, Ö. The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance, 2019, 1.

საქართველო არ არის ერთადერთი ქვეყანა, სადაც მზღვეველის პასუხისმგებლობის გამორიცხვის დანაწესი არსებობს. მეტიც ჩვენი კანონმდებლობა ევროპული სადაზღვევო სამართლის ნორმებს იდენტურად იმეორებს. სსკ-ს 829-ე მუხლი უმჯობესი იქნება განვიხილოთ გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის 81-ე პარაგრაფთან კავშირში. 2008 წელს გერმანიაში განხორციელდა სადაზღვევო რეფორმა, რომელიც მოცემულ ნორმასაც შეეხო. გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის რეფორმამდელი რედაქციის 61-ე პარაგრაფის თანახმად, მზღვეველი თავისუფლდებოდა ზიანის ანაზღაურების ვალდებულებისაგან, თუ დამზღვევი სადაზღვევო შემთხვევას განზრახ ან უხეში გაუფრთხილებლობით გამოიწვევდა. იურიდიულ დოქტრინაში ამგვარ მიდგომას “ან ყველაფერი ან არაფერი” უწოდებენ.¹ ამ პრინციპთან მიმართებით დისკუსიამ განსაკუთრებული აქტუალობა შეიძინა, სადაზღვევო სამართლის რეფორმის კომისიის მიერ ამ საკითხზე მუშაობის დაწყების შემდგომ.

„ყველაფერი ან არაფერი“ პრინციპი წარმოადგენს სამართლებრივ შედეგს, რომლის მიხედვითაც დამზღვევის მოთხოვნა სადაზღვევო ანაზღაურების გაცემასთან დაკავშირებით ან სრულად კმაყოფილდება ან სრულად უარყოფილია. პრინციპი მიზნად ისახავდა მხარეებისთვის კეთილსინდისიერების საკმაოდ მაღალი სტანდარტის დაკისრებას. თუმცა, მას ასევე ჰქონდა უარყოფითი მხარეები, რადგან ვალდებულებების უმნიშვნელო დარღვევასაც კი დამზღვევისთვის შესაძლოა სერიოზული ფინანსური შედეგები მოჰყოლოდა. აგრეთვე პრინციპის მოწინააღმდეგეები უთითებდნენ, რომ მას გააჩნდა “ნამდვილი სადამსჯელო ხასიათი”, იწვევდა პროპორციულობის კონსტიტუციური პრინციპის დარღვევას,² ხელს უშლიდა ინდივიდუალურ შემთხვევაზე მორგებული გადაწყვეტილებების გამოტანას და ამცირებდა დაზღვევის სუბიექტთა ნდობას მზღვეველთა და სასამართლოს მიმართ.³

რეფორმის შემდგომი კანონი მოითხოვს მიზეზობრივი კავშირის დადგენას დამზღვევის მიერ მოვალეობის დარღვევასა და შედეგად დამდგარ ზიანს შორის. მხოლოდ იმ შემთხვევაში, თუ დამზღვევი პირდაპირ უწყობს ხელს ზიანის დადგომას, მზღვეველი შეიძლება გათავისუფლდეს პასუხისმგებლობისგან. უფრო მეტიც, პროპორციული შემცირების მოდელს შეუძლია გააძლიეროს პასუხისმგებლობის

¹ Armbrüster, C. Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, 8, http://www.hgfv.de/hgfv/pdf/03_pub29.pdf

² Kramer, NJW 1972, 1974, 1975, მითითებულია: Armbrüster, C. Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe, 14.

³ Lindacher, JuS. 1975, 289, 291. მითითებულია: Armbrüster, C. Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe, 15.

პრევენციული და შემაკავებელი ფუნქცია. გერმანულ დოქტრინაში უთითებდნენ, რომ „ყველაფერი ან არაფერი“ პრინციპის მოქმედების პირობებში, სასამართლოები ხშირად თავს იკავებდნენ ქმედების უხეშ გაუფრთხილებლობად შეფასებისგან, რადგან ასეთი კვალიფიკაცია დამზღვევისთვის სადაზღვევო ანაზღაურების სრულ დაკარგვას იწვევდა. სადაზღვევო თანხის პროპორციული შემცირების წესის შემოღებამ ეს პრობლემა მნიშვნელოვნად შეამსუბუქა. ახალი მიდგომის პირობებში სასამართლოს აღარ უწევს არჩევანის გაკეთება ორ უკიდურესობას შორის. მას შეუძლია გაითვალისწინოს დამზღვევის ბრალის ხარისხი და სადაზღვევო ანაზღაურება შეამციროს სწორედ ამ ხარისხის პროპორციულად.¹

დიდი ხნის განმავლობაში მიმდინარეობდა დისკუსია მოვალეობის განზრახდარღვევასთანმიმართებით. თუმცა, დამკვიდრებული პრაქტიკით მოვალეობის განზრახ დარღვევის შემთხვევებში პასუხისმგებლობისგან სრული გათავისუფლება მიზანშეწონილი და სამართლიანია. გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის რეფორმის კომისიაც ამ დასკვნამდე მივიდა.

ახალი რედაქცია განზრახვას არ შეეხო და კიდევ ერთხელ დაადასტურა დამზღვევის განზრახვის დროს მზღვეველის ავტომატურად პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საკითხი. „ყველაფერი ან არაფერი“ პრინციპის მომხრეების აზრით, მასთან დაკავშირებული პრევენციული ეფექტი სხვადასხვა ლეგიტიმურ ინტერესს ემსახურება.² ანაზღაურების სრული დაკარგვის რისკი მიზნად ისახავს დამზღვევის წახალისებას, გულმოდგინედ შეასრულოს თავისი ვალდებულებები. მათი მოსაზრებით ამ პრინციპს ჰქონდა შემაკავებელი ეფექტი, კიდევ უფრო ზრდიდა სადაზღვევო ინტერესს და მხარეთა შორის ნდობას.³ ამავდროულად განზრახვასთან მიმართებით სასამართლო პრაქტიკის სიმწირე აჩვენებს, რომ ნორმა პრაქტიკული დანიშნულებისაა და რეალურად უზრუნველყოფს მხარეთა უფლებების დაცვას.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლის თანახმად მზღვეველი თავისუფლდება ანაზღაურების ვალდებულებისგან, თუ სადაზღვევო შემთხვევა გამოწვეულია დამზღვევის უხეშ გაუფრთხილებლობით. აღნიშნული ნორმის ფორმულირება იდენტურია გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის ძველი რედაქციის. თუმცა სადაზღვევო რეფორმაზე მოქმედმა კომისიამ არ ჩათვალა საჭიროდ ხისტი მიდგომის გამოჩენა და იგი ჩამოაყალიბა შემდეგი ფორმულირებით:

¹ Zwischenbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 30. Mai 2002, section B.6. 0 Heiss (2008), above n. 18, at § 28, para. 187.

² Stoecker, P. Der Vorsatz des Versicherungsnehmers bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles im Sinne des § 103 VVG, 13-18.

³ Baumgärtel, VersR 1968, 818, L. Raiser, ZVersWiss 1978, 375.

“დამზღვევის მიერ სადაზღვევო შემთხვევის უხეში გაუფრთხილებლობით გამოწვევის შემთხვევაში, მზღვევს უფლება აქვს შეამციროს სადაზღვევო ანაზღაურება, დამზღვევის ბრალის სიმძიმის შესაბამისად”.¹

„ყველაფერი ან არაფერი“ პრინციპს ხშირად ეწინააღმდეგებიან, რადგან ამტკიცებენ, რომ მას შემოაქვს ერთგვარი სასჯელის ელემენტი, რომელიც უცხოა კერძო სამართლებრივი სისტემისთვის.² შედარებით-სამართლებრივ ანგარიშში, რომელიც მომზადდა გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის რეფორმის კომისიის მუშაობის პარალელურად, გაცხადებულია: „ყველაფერი ან არაფერი“ პრინციპის სასჯელის ბუნება აღარ ჩანს მიზანშეწონილი. დღესდღეობით, ადამიანების უმეტესობის ცხოვრების პირობები ძალიან რთულია, სადაზღვევო კონტრაქტების დადება ძალიან გავრცელებულია, ხოლო სადაზღვევო ობიექტის ღირებულება საკმაოდ მაღალია იმისთვის, რომ ასეთი მკვეთრი შედეგები დამზღვევის მხრიდან გაუფრთხილებლობას დაუკავშირდეს“.³ აქედან გამომდინარე, კომისიამ მიზანშეწონილად ჩათვალა უხეშ გაუფრთხილებლობაზე ბრალის ხარისხის შესაბამისად სადაზღვევო ანაზღაურების შემცირება.

უნდა აღინიშნოს, რომ გერმანულ კანონმდებლობაში შეტანილი ცვლილება პროპორციულ ანაზღაურებასთან მიმართებით არ ყოფილა ინოვაცია. შვეიცარიის სადაზღვევო სამართალში ჯერ კიდევ 1908 წლის დაზღვევის შესახებ კანონით არსებობდა პროპორციული შემცირების მოდელი. თუმცა აღნიშნული კანონის თავდაპირველი რედაქცია, ყველა შემთხვევაში არ უშვებდა პროპორციული შემცირების მექანიზმის გამოყენებას, დადგენილი იყო კონკრეტული გამონაკლისები, როგორებიცაა სიფრთხილის ზომების მიღების ვალდებულება, დანაკარგის შესახებ შეტყობინების ვალდებულება.⁴

გერმანელმა კანონმდებელმა შვეიცარიისგან განსხვავებით არ შეზღუდა პროპორციული შემცირების გამოყენების ფარგლები და ის ნებისმიერ უხეშ გაუფრთხილებლობაზე გაავრცელა. 2011 წელს კი წარდგენილ იქნა შვეიცარიის დაზღვევის შესახებ კანონის ახალი კანონპროექტი, რომელმაც აღარ შეზღუდა პროპორციული ანაზღაურების

¹ Insurance Contract Act of 23 November 2007 (Federal Law Gazette I, p. 2631), as last amended by Article 4 of the Act of 11 April 2024 (Federal Law Gazette 2024 I No. 119), Section 81.

² Armbrüster, C. Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, 14, http://www.hgfv.de/hgfv/pdf/03_pub29.pdf

³ Basedow/Fock, Bd. 1, 376.

⁴ Heiss, H. Proportionality in the new German insurance contract act 2008, Erasmus Law Review, Volume 5, Issue 2 (2012), 111-112.

ფარგლები და საკითხი გერმანიის მსგავსად დაარეგულირა.¹

მიუხედავად იმისა, რომ “ყველაფერი ან არაფერი” პრინციპი უხეში გაუფრთხილებლობის დროს გერმანიის კანონმდებლობიდან 2008 წელს იქნა ამოღებული, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსში იგი 1997 წლის რედაქციის მსგავსად გვხვდება. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ლოგიკურია საკანონმდებლო ცვლილების გარდაუვალობა, რათა არ განხორციელდეს სამართლებრივი ურთიერთობის სუბიექტთა უფლებების არათანაზომიერი შეზღუდვა, ვინაიდან აღნიშნული ნორმა ძალიან ხშირად მზღვეველთა მხრიდან ანაზღაურებაზე უარის თქმის მიზეზად სახელდება. მართალია, ჩვენი კანონმდებლობა ცვლილებას საჭიროებს, თუმცა არსებული მოცემულობით სადაზღვევო შემთხვევების დამზღვევის ბრალის ხარისხის კონკრეტულად განსაზღვრა გადამწყვეტი მნიშვნელობისაა.

ავტოსატრანსპორტო საშუალების მფლობელის განზრახვა, როგორც მზღვეველის მოვალეობის შესრულებისაგან გათავისუფლების საფუძველი. “დამზღვევის უპირატესი ანაზღაურების თეორიის” თანახმად მზღვეველი ვალდებულია აუნაზღაუროს ზიანი დამზღვევს, ვინაიდან დაზღვევის ხელშეკრულების უმთავრესი მიზანი ანაზღაურების მიღების უფლების მქონე პირის ინტერესების დაცვაა.²

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობა მოითხოვს სამართალსუბიექტთა ინტერესების სამართლიან ბალანსს. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ევროპული ქვეყნების მსგავსად, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის დაზღვევის თავი მოიცავს 829-ე მუხლოს, რომელიც გვაწვდის მზღვეველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძველს. „მოცემული იმის გათვალისწინებით, რომ სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლი მზღვეველს ათავისუფლებს ზიანის ანაზღაურების მოვალეობისაგან დამზღვევის განზრახვის ან უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევაში, დაზღვევის ხელშეკრულების მხარეებმა აღნიშნულისაგან განსხვავებულ პირობაზე შეთანხმების სურვილის არსებობისას, ამის შესახებ ხელშეკრულებაში პირდაპირ უნდა მიუთითონ. თუ ხელშეკრულებით მხარეები პირდაპირ არ გაითვალისწინებენ ამ პირობას, აღნიშნული შემთხვევა დარეგულირდება სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლით, რომელიც განზრახი ან უხეში გაუფრთხილებლობით მომხდარი შემთხვევისას ზიანის ანაზღაურების

¹ Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz, VVG) (Entwurf), SR 221.229.1, მიითებულება: Heiss, H. Proportionality in the new German insurance contract act 2008, Erasmus Law Review, Volume 5, Issue 2 (2012), 111-112.

² მოწონელიძე, ნ, სუბროგაცია, როგორც მზღვეველის მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალება, 2015, თბილისი, 107, https://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/natalia_mowonelidze.pdf

ვალდებულებას გამორიცხავს.¹ ამავდროულად, ხელშეკრულებაში გამონაკლისების მითითება და შემდგომში ჩამოთვლილთაგან რომელიმე მათგანის დადგომა ანაზღაურებაზე ავტომატურად უარის თქმის საფუძველია.

წარმოდგენილი ნორმის ანალიზისთვის უმჯობესია იგი ორ ნაწილად გავყოთ, პირველ ნაწილში განვიხილოთ დამზღვევის განზრახვა, ხოლო მეორე ნაწილში უხეში გაუფრთხილებლობა.

ვალდებულობის არაკეთილსინდისიერი შესრულება სამოქალაქო ბრუნვის ჩვეულებრივი რისკია, რომელსაც სამოქალაქოსამართლებრივი ხასიათი გააჩნია. სამოქალაქო სამართალდარღვევა სუბიექტის ისეთი ქმედებაა, რომელიც იწვევს პირის კეთილდღეობის შემცირებას, ქონებრივი ან არაქონებრივი ხასიათის უარყოფითი შედეგების წარმოშობას.²

თანამედროვე პოზიტიურ სამოქალაქო სამართალში ვერ შევხვდებით ბრალის დეფინიციას, აღნიშნულს განსაზღვრავს დოქტრინა, რომლის თანახმად ამოსავალი წერტილი სამოქალაქო ბრუნვისთვის დამახასიათებელი ყურადღებიანობის მოთხოვნების დაცვაა.³

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, “ბრალის სამართლებრივი კატეგორია განსაკუთრებული იურიდიული მნიშვნელობის მქონეა, როგორც კონტინენტური, ისე საერთო სამართლის სისტემაში. სამოქალაქო სამართალში განასხვავებენ ბრალის ორ ფორმას: განზრახვა (dolus) და გაუფრთხილებლობა (culpa), რომლებიც პირის ქმედების სუბიექტური შემადგენლობის ელემენტებია. ცივილისტურ დოქტრინასა და სასამართლო პრაქტიკაში გამოიყენება განზრახვის ის ცნება, რომელიც სისხლის სამართალშია შემუშავებული. განზრახ მოქმედებს ის, ვინც აცნობიერებს თავისი მოქმედების როგორც შედეგს, ისე მისი მოვალეობებისადმი წინააღმდეგობას და ამას აკეთებს საკუთარი სურვილით.”⁴

სამოქალაქო სამართლის მიზნებისთვის განზრახვა არის მართლსაწინააღმდეგო შედეგის ცოდნა და სურვილი.⁵ ავტოდაზღვევისას

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე №ას-1319-1257-2014, 30 ოქტომბერი, 2015 წელი.

² ქოჩაშვილი, ქ. ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა, სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 80,

<http://openlibrary.ge/bitstream/123456789/7204/1/Sam%20Jurn%20N1%202009.pdf>

³ ქოჩაშვილი, ქ. ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა, სამართლის ჟურნალი N1, 2009, 88,

<http://openlibrary.ge/bitstream/123456789/7204/1/Sam%20Jurn%20N1%202009.pdf>

⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება N-ას-1529-2024, 27 მარტი, 2025 წელი, თბილისი.

⁵ Fikentscher W., Schuldrecht, 8, Auflage, Berlin - New-York, 1992, 312, მითითებულია: ზოიძე, ბ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე, (რედ: ჭანტურია ლ.,

დამზღვევის განზრახვას წარმოადგენს დაზღვევის ხელშეკრულებით დაცული სამართლებრივი ფასეულობის შელახვა.

იმისათვის, რომ პირი განზრახვით მოქმედებდეს, აუცილებელია გააჩნდეს უფლების ან ვალდებულების დარღვევის ცოდნის ელემენტი.¹ კერძო სამართალი არ გამოყოფს განზრახვის სახეებს, ვინაიდან თავად განზრახვის არსებობა სრულად არის საკმარისი ვალდებულების წარმოსაშობად.

სადაზღვევო ურთიერთობის ფარგლებში, სსკ. 829-ემუხლის დანაწესი სამოქალაქო-სამართლებრივი კრიტერიუმების შესაბამისად, განზრახვის აუცილებელ პირობას დამზღვევის მიერ კონკრეტული გარემოებების არსებობისას სადაზღვევო შემთხვევის გამოწვევის სურვილს უკავშირებს. ამ დროს პირის უპირველესი ნებაა გამოიწვიოს სადაზღვევო შემთხვევა. მზღვეველს კანონმდებელი ათავისუფლებს პასუხისმგებლობისგან, ვინაიდან იგი ცდება ზრუნვის სტანდარტში.²

განზრახვა არის მოვალეობის დარღვევა. ავტოდაზღვევისას განზრახვა გამოიხატება სადაზღვევო შემთხვევის განზრახ გამოწვევით, ძირითადად, ავარიის მანიპულირებისას. ასევე განზრახვად შეიძლება ჩაითვალოს, როდესაც ალკოჰოლური თრობის ქვეშ მყოფი მძღოლი განზრახ მიატოვებს შემთხვევის ადგილს, რათა არ დაეკისროს პასუხისმგებლობა ავტომობილის ალკოჰოლური თრობის დროს მართვისთვის.³

მოცემულ შემთხვევაში, დამზღვევი განზრახ აზიანებს სადაზღვევო ფასეულობას, ანუ სადაზღვევო ინტერესს და ცდილობს მართლსაწინააღმდეგო მოქმედებით ობიექტურად პოტენციური სადაზღვევო რისკი გადააქციოს სუბიექტურად განხორციელებულად. ვინაიდან სამოქალაქო კანონმდებლობა მხარეთა კეთილსინდისიერებას სამართლებრივი ურთიერთობის ქვაკუთხედად მიიჩნევს, ისეთი სადაზღვევო ქმედება, რომელიც არ არის გამოწვეული დამზღვევის მართლზომიერი მოქმედებით მზღვეველის მხრიდან ანაზღაურებას არ ექვემდებარება.

ცალსახაა, რომ დაზღვევის ხელშეკრულების დადების შემდეგ, დამზღვევის მიერ ქონების შენარჩუნების ინტერესი მცირდება. მორალური რისკი კი არის დამზღვევის მიერ სადაზღვევო ობიექტის მიმართ

ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ.) თბილისი, 2001.

¹ კროპკოლერი, ი. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, § 276, 154.

² მოწონელიძე, ნ. დამზღვევის უხეში გაუფრთხილებლობის შესახებ საკანონმდებლო დანაწესის და პრინციპის „ან ყველაფერი ან არაფერი“ რეფორმის საჭიროება, 2020.

³ გველესიანი, ს. პრინციპი — ყველაფერი ან არაფერი — მიდგომების რადიკალური ცვლილება გერმანულ სადაზღვევო სამართალში და ცვლილებების საჭიროება ქართულ კანონმდებლობაში, 2021, 60.

ინტერესის დაკარგვის საფრთხე. მორალური რისკი არის დამზღვევის მოტივაცია გაზარდოს რისკის მოცულობა სადაზღვევო კომპანიის ხაჯზე. მორალური რისკი პირდაპირაა დაკავშირებული სადაზღვევო ინტერესის თეორიასთან, ვინაიდან აღნიშნული პრინციპი არის რისკის შემცირების მექანიზმი. რომ არა სადაზღვევო ინტერესის დოქტრინის არსებობა, მორალური რისკის შემცირების ბერკეტი როგორც თეორიულად, ასევე პრაქტიკულად არ იარსებებდა. ნიშანდობლივია, რომ პრაქტიკაში დამზღვევის კეთილსინდისიერება მორალური რისკის შემცირების წინაპირობაა.¹

როგორც უკვე აღვნიშნეთ, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელის განზრახვა გამოიწვიოს სადაზღვევო შემთხვევა აზიანებს არა მარტო მზღვეველის ინტერესებს, არამედ საფრთხეს უქმნის საგზაო უსაფრთხოებასა და მოძრაობის სხვა მონაწილეებს. მაშასადამე, კანონმდებლის მიდგომა და პრინციპი “ან ყველაფერი ან არაფერი” ადგენს სამართლიან ბალანსს სადაზღვევო ურთიერთობის მონაწილეებს შორის.

დამზღვევის უხეში გაუფრთხილებლობის მიმართება მზღვეველის ანაზღაურების მოვალეობისგან გათავისუფლებასთან. სამოქალაქო ბრუნვის სტაბილურობის შენარჩუნება სწორად ჩამოყალიბებული და საზოგადოების საჭიროებაზე მორგებული კანონმდებლობით არის შესაძლებელი. იმისათვის, რომ სამართლებრივი ურთიერთობები არ იყოს ქაოსური და მიიღოს სისტემური ხასიათი, აუცილებელია სამოქალაქო სამართალსუბიექტთათვის, სამართლებრივი ტერმინების განმარტებების დონეზე მიწოდება მაინც.

აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით, სასამართლო დავათა სიმრავლე გამოწვეულია მზღვეველთა მიერ მარტივი და უხეში გაუფრთხილებლობის არასწორ განმარტებასთან. სასამართლო პრაქტიკა ცხადყოფს, რომ სადაზღვევო კომპანიათა მიერ მარტივი გაუფრთხილებლობის უხეშ გაუფრთხილებლობად ჩათვლა სამართლებრივ საფუძველს მოკლებულია. სწორედ ამიტომ, რელევანტურია საქართველოს უზენაესი სასამართლოსა და გერმანიის ფედერალური სასამართლოს განმარტებების გაზიარება, რომლებსაც ეტაპობრივად განვიხილავთ.

განსახილველ შემთხვევაში, სამოქალაქო კოდექსი დამზღვევის უხეშ გაუფრთხილებლობას უკავშირებს მზღვეველის პასუხისმგებლობისგან გათავისუფლების საფუძველს, თუმცა კანონი არ განსაზღვრავს “უხეში გაუფრთხილებლობის” ნორმატიულ დეფინიციას. იმისთვის, რომ არ წარმოიშვას სამართლებრივი ვაკუუმი, რელევანტურია ზემოხსენებული

¹ ირემაშვილი, ქ. მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვევო ურთიერთობებში, 2016, 17.

ტერმინი განიმარტოს დოქტრინის საფუძველზე. თუმცა მხოლოდ დოქტრინალური განმარტება ვერ იქნება პრაქტიკულად სარგებლის მომტანი, ვინაიდან სამოქალაქო ურთიერთობათა გაფართოება ყოველდღიურად დავათა ახალ შემადგენლობას გვთავაზობს. შესაბამისად, საკანონმდებლო ბაზის ნაკლოვანებების შევსება პრაქტიკის დამდგენი სასამართლოს უფლებამოსილებაა.

გაუფრთხილებლობით მოქმედებს პირი, რომელიც ვერ იჩენს სამოქალაქო ბრუნვაში აუცილებელ წინდახედულებას.¹ აღნიშნულის საფუძველს წარმოადგენს ნდობის პრინციპი, რომლის თანახმად სამოქალაქო ურთიერთობის მონაწილე შეიძლება დაეყრდნოს იმ გარემოებას, რომ სამოქალაქო ბრუნვის თითოეული სუბიექტი იმოქმედებს კეთილსინდისიერად.²

დოქტრინის თანახმად გაუფრთხილებლობა იყოფა უხეშ (culpa lata) და მარტივ (culpa levis) ფორმებად. სამოქალაქო სამართალსუბიექტის სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის ბრალის ცალკეული ფორმის არსებობა იურიდიული მნიშვნელობის მქონეა და განსხვავებულ სამართლებრივ შედეგს წარმოშობს.³ უხეში გაუფრთხილებლობა ხშირ შემთხვევაში განზრახვასაც ემსგავსება. უხეში გაუფრთხილებლობის დროს სუბიექტი ითვალისწინებს ქცევის შედეგს, მიზანმიმართულად არ მიისწრაფვის, მაგრამ გუგრილად ეკიდება მის დადგომას.

ნებისმიერი პირი, რომელიც უგულებელყოფს საგზაო მოძრაობის დროს საჭირო სიფრთხილეს, იქცევა გაუფრთხილებლობით. უხეშ გაუფრთხილებლობას ახასიათებს სუბიექტური და ობიექტური ნიშნები. უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევაში, გათვალისწინებული უნდა იყოს არა მხოლოდ კანონის ობიექტური მოთხოვნები, არამედ მოქმედი პირის ინდივიდუალური შესაძლებლობები და მახასიათებლები, ე.წ. სუბიექტური მოთხოვნები. ქმედების უხეშ გაუფრთხილებლობად კვალიფიკაციისთვის საჭიროა სუბიექტურად გაუმართლებელი გადაცდომა.⁴

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, “სამოქალაქო კანონმდებლობა არ იძლევა უხეში გაუფრთხილებლობის ლეგალურ დეფინიციას. ამდენად, მისი არსებობა უნდა დადგინდეს

¹ გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი, პარაგრაფი 276, ნაწ 2

² კროპპოლერი, ი. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი სასწავლო კომენტარი, თბილისი, 2014, § 242, 13.

³ ჩიტაშვილი, ნ. ბრალის მნიშვნელობა სახელშეკრულებო პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის, სამართლის ჟურნალი, N1, , 151, თბილისი. 2009 წ.

⁴ OLG Celle 09.06.2005 - 8 U 182/04

ყოველი კონკრეტული შემთხვევის განმაპირობებელი ფაქტორივი გარემოებების ერთობლივი და ლოგიკური შეფასების შედეგად. მძღოლის უხეში გაუფრთხილებლობა არის მეტისმეტი დაუდევრობა, უხეში გაუფრთხილებლობით მოქმედებს ის, ვინც თავისი მოქმედებით აუცილებელ ყურადღებას არ იჩენს უჩვეულოდ მაღალი ხარისხით, რის გამოც განზრახვა და უხეში გაუფრთხილებლობა ხშირად ერთ სიბრტყეზე განიხილება. მარტივი გაუფრთხილებლობისას კი გონივრული წინდახედულებისა და ყურადღებრიანობის დარღვევის ხარისხი მნიშვნელოვნად შემცირებულია. უხეში გაუფრთხილებლობა, როგორც სამოქალაქო ბრუნვისათვის საჭირო გულმოდგინების განსაკუთრებით მძიმე, უჩვეულო ხარისხით დარღვევა, პასუხისმგებლობის საფუძვლად გამოიყენება, როცა ამის შესახებ პირდაპირ უთითებს კანონი”¹

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს დადგენილი პრაქტიკით, „როგორც წესი, სატრანსპორტო საშუალების იურიდიული მფლობელი, მიუხედავად იმისა, მართავს თუ არა ის ამ საშუალებას, პასუხს აგებს დაზარალებულის წინაშე, თუ ზიანი მისი სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციის შედეგია. ამ გამონაკლისს განაპირობებს ის გარემოება, რომ სატრანსპორტო საშუალება პოტენციური საფრთხის წყაროა და მისი გამოყენება განაპირობებს შედარებით მაღალი ხარისხით საზიანო შედეგების მიღების შესაძლებლობას, ვიდრე სხვა ჩვეულებრივი საქმიანობისას. ავტოსატრანსპორტო საშუალების ამგვარი თვისების გამო იგი მომეტებული საფრთხის წყაროდაა მიჩნეული და, მიუხედავად იმისა, რომ მისი მოხმარება სამართლებრივად ნებადართულია, პასუხისმგებლობა მომეტებული საფრთხის წყაროდან მომდინარე ზიანისათვის, ჩვეულებრივ, სამოქალაქო სამართლებრივ პასუხისმგებლობასთან შედარებით უფრო მკაცრია. აღნიშნული გამოწვეულია იმ მატერიალური ობიექტების ფლობითა და სარგებლობით (ექსპლუატაციით ან ნებისმიერი ფორმით მისი გამოყენებით), რომელსაც განსაკუთრებული ხარისხობრივი თვისება აქვთ და ადამიანის მხრიდან მასზე სრული კონტროლის დამყარება შეუძლებელია.“²

უხეში გაუფრთხილებლობა შეფასებითი კატეგორიაა და იგი უნდა შეფასდეს შემთხვევის განმაპირობებელი ფაქტორივი გარემოებების ერთობლივი და ლოგიკური შეფასების შედეგად.

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, უხეში გაუფრთხილებლობა სახეზეა მაშინ, როცა მძღოლი “მოძრაობს არაფხიზელ

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-745-713-2014 30 აპრილი, 2015 წელი, თბილისი.

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე №ას-1184-1129-2013 26 ნოემბერი, 2015 წელი, ქ.თბილისი.

მდგომარეობაში, გადაჭარბებული სიჩქარით, გადაკვეთს შემხვედრი სატრანსპორტო ნაკადის გამყოფ უწყვეტ ღერძულა ხაზს და იმოდრავებს მოძრაობის საწინააღმდეგო მიმართულებით, მკვეთრად არღვევს საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების წესებს და თავისი მოქმედებით აუცილებელი ყურადღებიანობის მოთხოვნებს არ ემორჩილება უჩვეულოდ მაღალი ხარისხით.”¹ მსგავსი განმარტების დადებითი მხარე იმაში მდგომარეობს, რომ იგი ქმნის შედარებით მკაფიო შეფასებით ჩარჩოს. მართალია, უხეში გაუფრთხილებლობა ყოველ კონკრეტულ შემთხვევაში ინდივიდუალურად უნდა შეფასდეს, თუმცა მსგავსი განმარტება ეხმარება სასამართლოს და სადაზღვევო ურთიერთობის მონაწილეებს განასხვავონ მარტივი გაუფრთხილებლობა ისეთი ქმედებისგან, რომელიც თავისი სიმძიმით განზრახ ქცევას უახლოვდება. ამასთან, უზენაესი სასამართლოს განმარტება ხელს უწყობს სამართლებრივ პროგნოზირებადობას, რადგან ნათელია ის კრიტერიუმები, რომელთა არსებობისას ქმედება შეიძლება შეფასდეს უხეშ გაუფრთხილებლობად.

გერმანიის ფედერალური სასამართლოს პრეცედენტული სამართლის თანახმად, უხეში გაუფრთხილებლობის ცნება არ ეფუძნება მხოლოდ საგზაო მოძრაობის ქცევითი მოთხოვნილებების საფუძველზე დაფუძნებულ ობიექტურ სტანდარტს. პირიქით, ასევე უნდა იქნას გათვალისწინებული პასუხისმგებლობის სუბიექტურ, პირად ასპექტთან დაკავშირებული გარემოებები.²

გერმანიის სასამართლო პრაქტიკამ დაადგინა „მომენტალური გაუფრთხილებლობის“ კონცეფცია, რომლის თანახმად ყველა მომენტალური გადაცდომა არ მიეკუთვნება უხეშ გაუფრთხილებლობას.³ დადგენილია კონკრეტული გადაცდომები, რომლებიც მიიჩნევა უხეშ გაუფრთხილებლობად: შუქნიშნის წესის დარღვევა,⁴ გაჩერების მაჩვენებლის უგულებელყოფა, მართვის დროს სხვა აქტივობების შესრულება (მაგ: CD-ის შეცვლა). უხეში გაუფრთხილებლობა სახეზეა, მაგალითად, თუ მძღოლი 50 კმ/სთ სიჩქარის ნაცვლად 90 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობს ან ღამით სოფლის გზაზე სიჩქარის ლიმიტს 50%-ით აჭარბებს. როგორც მოგვეხსენება, გერმანიის დაზღვევის კანონმდებლობა უხეში გაუფრთხილებლობისას ამცირებს ანაზღაურების ოდენობას. აღნიშნულთან დაკავშირებით საინტერესოა სასამართლო პრაქტიკა. მაგ:

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება საქმე №ას-287-2025 30 მაისი, 2025 წელი, თბილისი.

² BGH 11.05.1953 - IV ZR 170/52

³ BGH 08.07.1992 - IV ZR 223/91

⁴ BGH 08.07.1992 - IV ZR 223/91

რ. ხურცილავა, დ. ხურციძე

უხეში გაუფრთხილებლობა დადასტურდა ავტომობილის გასაღების არასაკმარისი დაცვის შემთხვევაში, როცა მასზე წვდომა მესამე პირებსაც ჰქონდათ. ამ შემთხვევაში სასამართლომ მართებულად მიიჩნია სადაზღვევო ანაზღაურების 50%-ით შემცირება.¹

არსებობს აზრთასხვადასხვაობა, სარეგისტრაციო დოკუმენტის მანქანაში დატოვება ითვლება თუ არა უხეშ გაუფრთხილებლობად. გერმანიაში არ არსებობს მყარი სასამართლო პრაქტიკა აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით. გერმანიის ფედერალურმა სასამართლომ ერთ-ერთსაქმეში ავტომობილის სარეგისტრაციო დოკუმენტის ხელთათმანების განყოფილებაში დატოვება სადაზღვევო შემთხვევის დადგომისას არ ჩაითვალა უხეშ გაუფრთხილებლობად. აღნიშნულთან მიმართებით გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის 81-ე პარაგრაფის გამოყენება რეგულარულად ვერ ხერხდება, რადგან არ არის ნათელი, თუ რამდენად შეუწყო ხელი ამ გარემოებამ სატრანსპორტო საშუალების მოპარვას.²

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით: “მარტივ გაუფრთხილებლობად შეიძლება შეფასდეს ყველა ის მოქმედება, რომელიც არ წარმოადგენს აუცილებელი წინდახედულების ნორმის განსაკუთრებით მძიმე დარღვევას, როგორიცაა: დაშვებული სიჩქარის 80-100%-ით გადაჭარბება, უმიზეზოდ საპირისპირო მოძრაობის ზოლში გადასვლა, ქარაფშუტულად, სათანადო გათვლების გარეშე, დაკავებული ზოლიდან გამოსვლით იმავე ზოლში თანმხვედრი მიმართულებით წინ მოძრავი ერთი ან რამდენიმე სატრანსპორტო საშუალების გადასწრება, საზოგადოებრივი ტრანსპორტის, ასევე სახანძრო და სხვა სპეციალური ტრანსპორტისათვის გზის არ დათმობა, ავტომანქანის სამართავად გადაცემა მართვის უფლების არმქონე, ან არაფხიზელ მდგომარეობაში მყოფი მესამე პირისათვის და ა.შ.”³

ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს მძღოლის ბრალეულობის მარტივ ან უხეშ გაუფრთხილებლობად დაკვალიფიცირება განეკუთვნება შეფასებით კატეგორიას და იგი უნდა განისაზღვროს საგზაო მოძრაობის უშუალო მონაწილის კონკრეტული მოქმედების დადგენითა და ამგვარი მოქმედებით დამდგარი შედეგის მიმართ მისი სუბიექტური დამოკიდებულებით. ერთ-ერთ საქმეში პალატამ მარტივ გაუფრთხილებლობად შეაფასა დამზღვევის მოქმედება იმ მოცემულობით, რომ მძღოლმა უკუსვლის რეჟიმში მომართა ავტომანქანა, თუმცა გზის საფარის დახრილობის გამო იგი დაგორდა და შეეჯახა 1 მეტრის მანძილზე მდგომ ბოძს. უზენაესმა სასამართლომ

¹ BHJJ/Burmann, 21. Aufl. 2010, VVG § 81 Rn. 1-31

² BGH 06.03.1996 - IV ZR 383/94

³ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე ას-1306-1226-2015 თბილისი, 1 ივლისი, 2016 წელი.

არ გაიზიარა ქვემდგომი სასამართლოს სამართლებრივი შეფასებები და დაადგინა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დადგომისას მძღოლის მხრიდან ადგილი არ ჰქონია იმ ხარისხის უყურადღებობას, რომელიც შეიძლება შეფასდეს უჩვეულოდ მაღალი ხარისხის უყურადღებობად, რაც თავის მხრივ, ქმედების უხეში გაუფრთხილებლობით ჩადენილად მიჩნევის შესაძლებლობას იძლევა.¹ ასევე მარტივ გაუფრთხილებლობად შეფასდა მძღოლის საჭესთან ჩაძინება და აღნიშნულის საფუძველზე სადაზღვევო შემთხვევის გამოწვევა. ამგვარი დასკვნა დაეფუძნა საქმეში დადგენილ შემდეგ ფაქტობრივ გარემოებებს: დაზღვეულ ავტომობილს მართავდა უფლებამოსილი მძღოლი; ავტოსაგზაო შემთხვევისას მძღოლი იმყოფებოდა ფხიზელ მდგომარეობაში; მძღოლი მოძრაობდა დასაშვები სიჩქარით საკუთარ ზოლში; შემთხვევა მოხდა ღამით, უამინდობისას; ამ ფაქტების ერთობლიობა, საქმის მასალების გათვალისწინებით, იძლეოდა დამზღვევის მოქმედების მარტივ და არა უხეშ გაუფრთხილებლობად შეფასების საშუალებას.”²

სადაზღვევო თანხის ანაზღაურებისგან გათავისუფლების შესაძლებლობა მხოლოდ საგამონაკლისო შემთხვევაშია შესაძლებელი. სხვა საქმეში “უზენაესი სასამართლოს მიერ მარტივ გაუფრთხილებლობად შეფასდა ერთ შემთხვევაში, როცა დაზღვეული ცდილობდა პარკინგიდან მანქანის გამოყვანას და შეეჯახა იქვე მდგომ გაჩერებულ ავტომობილს, ხოლო მეორე შემთხვევაში - ვერ დაიცვა საჭირო დისტანცია და შეეჯახა მის წინ მდგომ მანქანას”.³ ამასთან ერთად ერთ საქმეში პალატამ განმარტა, რომ “ავტომანქანაზე უკანა მხრიდან შეეჯახება ობიექტური თვალსაზრისითაც, ყველა შემთხვევაში, ვერ მიიჩნევა უხეშ გაუფრთხილებელ ქმედებად.” აღნიშნულ დავაში საკასაციო სასამართლო დაეთანხმა სააპელაციო სასამართლოს შეფასებას, რომ “მძღოლის მიერ შეეჯახება განაპირობა მისმა უყურადღებობამ, კერძოდ, მან ვერ შეამჩნია მის წინ შუქნიშნის ამკრძალავ ნიშანზე გაჩერებული ავტომანქანა, ამასთან, მას ამკრძალავი შუქნიშანი არ გადაუკვეთავს. მოსარჩელის მიზანსა და განზრახვას არ წარმოადგენდა შუქნიშნის დაუმორჩილებლობა ან შუქნიშნის წითელ ფერზე გავლა.”⁴ შესაბამისად, არ იკვეთებოდა უხეში გაუფრთხილებლობის ნიშნები.

¹ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე ას-1647-2023 31 ივლისი, 2024 წელი ქ. თბილისი.

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-1479-2019 21 იანვარი, 2020 წელი ქ. თბილისი.

³ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე № ას-1058-2024 5 თებერვალი, 2025 წელი, თბილისი.

⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-715-2024 28 თებერვალი, 2025 წელი, თბილისი.

რ. ხურცილავა, დ. ხურციძე

ამიტომ, უხეში გაუფრთხილებლობის ცნება არ უნდა იქნეს განმარტებული ზედაპირულად. მისი დადგენა შესაძლებელია მხოლოდ მაშინ, როდესაც პირის ქმედება აშკარად სცდება შეცდომის ფარგლებს და წარმოადგენს აუცილებელი წინდახედულებისა და ყურადღებიანობის განსაკუთრებით მძიმე დარღვევას.

ასეთ შემთხვევებში მნიშვნელოვანია არა მხოლოდ ქმედების გარეგნული შეფასება, არამედ ყველა ფაქტობრივი გარემოების ერთობლივი ანალიზი: პირის მდგომარეობა, დარღვევის ხარისხი, შედეგის წინასწარ განჭვრეტის შესაძლებლობა და პირის სუბიექტური დამოკიდებულება დამდგარი შედეგის მიმართ.

შესაბამისად, უხეში გაუფრთხილებლობა უნდა შეფასდეს როგორც საგამონაკლისო შემთხვევა, ქცევა, რომელიც უჩვეულოდ მაღალი ხარისხით არღვევს სამოქალაქო ბრუნვაში აუცილებელ სიფრთხილეს. მსგავსი მიდგომა უზრუნველყოფს სამართლიან ბალანსს დამზღვევისა და მზღვეველის ინტერესებს შორის და თავიდან აგვარიდებს სადაზღვევო ანაზღაურებაზე უარის თქმას იმ შემთხვევებში, როდესაც სახეზეა მხოლოდ მარტივი გაუფრთხილებლობა ან მომენტალური შეცდომა.

შესაძლოა, არც ისე შორეულ მომავალში თვითმართვადი მანქანები ჩვენი ცხოვრების ნაწილი გახდნენ.¹ საავტომობილო ინჟინირების საზოგადოების (SAE) განმარტებით ავტონომიური მართვის ექვსი დონე არსებობს. სპექტრი ნულიდან იწყება იმ ავტომობილებით, რომლებსაც არ აქვთ ავტონომიური მართვის ტექნოლოგია და მთავრდება მეხუთე დონემდე, რომელიც სრულად ავტონომიურ ავტომობილებს აღწერს. დღესდღეობით ყველაზე მეტად გამოყენებადი და გავრცელებული არის მე-2 დონის ავტომატიზაციის მქონე ავტომობილები, რომლებიც შეზღუდულნი არიან გეოგრაფიული არეალით. მიუხედავად იმისა, რომ თანამედროვე ტექნოლოგიები საავარიო სიტუაციებს ამცირებენ, მაინც არსებობს საგზაო შემთხვევების დადგომის რისკები. მართალია შემცირდება ავარიები მძღოლის ბრალით, თუმცა მოიმატებს სისტემური გაუმართაობის შემთხვევები.

მნიშვნელოვანია აღინიშნოს, რომ აქამდე, ავტომობილებში არსებული სისტემები მხოლოდ მართვის დამხმარე საშუალებებად ითვლებოდა და ამიტომ მოითხოვდა მძღოლის მთლიან ყურადღებას საჭესთან მუდმივი კონტაქტის გზით. გარდა ამისა, ისეთი მწარმოებლები, როგორიცაა Tesla, ცალსახად აცხადებენ, რომ თვითმართვადი სისტემები საჭიროებენ ადამიანის ზედამხედველობას და მძღოლი პასუხისმგებელია მართვის მომენტალურად აღდგენაზე საჭიროების შემთხვევაში. ამ

¹ Ivanova¹, L., Kalashnikov, N. The Liability Limits of Self-Driving Cars, 2022, 6.

დეტალს მნიშვნელოვანი გავლენა ექნება, რადგან ის არა მხოლოდ საშუალებას მისცემს მანქანებს ლეგალურად იმოდრონ საზოგადოებრივ გზებზე (ვენის კონვენციის შესაბამისად), არამედ ასევე მოითხოვს, რომ ავტომობილის მძღოლი სრულად იყოს პასუხისმგებელი.¹ ჩნდება კითხვა, თუ სადაზღვევო შემთხვევა დადგა ავტომატიზებული, თვითმართვადი მანქანის ექსპლუატაციისას, როგორ უნდა გადაწყდეს დამზღვევის ბრალის საკითხი.

დღევანდელი ავტოდაზღვევა როგორც წესი, ფარავს ავტომობილის „საკუთრების, მოვლა-პატრონობის, გამოყენების“ შედეგად გამოწვეულ დაზიანებებს, სადაც „სარგებლობა“ გულისხმობს ავტომობილის ექსპლუატაციას. ზოგადად, მძღოლის დაუდევრობით გამოწვეულ ავარიზე პასუხისმგებლობა მხოლოდ მგზავრს არ ეკისრება, თუ არ იკვეთება მისი აშკარა მოქმედება ზიანის დადგომაში.² თვითმართვადი ავტომობილის შემთხვევაში მძღოლი ერთგვარად მგზავრის სტატუსს იძენს. ჩვენი კანონმდებლობით, 829-ე მუხლით დამზღვევის უბეში გაუფრთხილებლობით დამდგარი ზიანი არ ექვემდებარება ანაზღაურებას. ავტომატიზებული მანქანის მართვისას, კატეგორიების მიხედვით, მძღოლის მოქმედებათა არეალი შეზღუდულია. საქართველოში თვითმართვადი ავტომობილების მოძრაობაში შემოსვლა გამოიწვევს სადაზღვევო კომპანიების მიერ სპეციალური პირობების შეთავაზებას, ამავედროულად გაჩნდება კანონმდებლობის თანამედროვე პირობებთან მისადაგების საჭიროება. თვითმართვადი ავტომობილის მიერ განხორციელებული ავტოსაგზაო შემთხვევა ვერ ჩაითვლება მფლობელის განზრახვად ან უბეშ გაუფრთხილებლობად, თუ არ გამოიკვეთა მძღოლის უშუალო მოქმედება, მაგ: მანქანის პროგრამული უზრუნველყოფის მოდიფიკაცია. ასეთ შემთხვევაში ბრალის საკითხის დადგენა დიდ სირთულესთან და სპეციფიკურ ტექნიკურ ცოდნასთანაა დაკავშირებული და გამოწვევას წარმოადგენს არა მარტო საქართველოსთვის, არამედ მაღალგანვითარებული ქვეყნებისთვის. აღნიშნულიდან გამომდინარე თვითმართვადი სატრანსპორტო საშუალებების მომრავლება აუცილებელს გახდის ავტომწარმოებლის და მძღოლის ბრალს შორის სამართლიანი ბალანსის დადგენას, რაც პირდაპირაა დაკავშირებული სადაზღვევო შემთხვევის შედეგად ზიანის ანაზღაურებასთან.

მტკიცების სტანდარტი ზიანის ანაზღაურების გამომრიცხველი

¹ Voitchosky, J. The effects of self-driving vehicles on the insurance industry, 2019, Geneva, 25, <https://core.ac.uk/download/pdf/286406054.pdf>

² Ezra, E., Rogers, R., Chan, R. Life on autopilot: Self-driving cars raise liability and insurance questions and uncertainties, 2024.

საგამონაკლისო შემთხვევების სადავობისას სამართალწარმოების ეტაპზე. ზოგადად, კანონით დადგენილია, რომ სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის გაგებისთანავე დამზღვევი მოვალეა აცნობოს ამის შესახებ მზღვეველს.¹ სადაზღვევა შემთხვევის დადგომისას მზღვეველის ინტერესს წარმოადგენს ზიანის შემცირება და მისი ზუსტი ოდენობის განსაზღვრა. ამ მიზნით სადაზღვევო კომპანია იწყებს გარკვეული პროცედურული საკითხების განხორციელებას და საქმის შესწავლის შემდეგ ატყობინებს სატრანსპორტო საშუალების მფლობელს ანაზღაურების შესახებ. ხშირ შემთხვევაში საჭიროა ექსპერტიზის დანიშვნა, რათა დადგინდეს დამზღვევის ბრალი. მიუხედავად, დამზღვევის სადაზღვევო ინტერესისა, მზღვეველები უარს აცხადებენ მოვალეობის შესრულებაზე და საფუძვლად სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლზე მიუთითებენ. ასეთ შემთხვევაში დამზღვევის უფლების დაცვის ერთადერთ საშუალებას სასამართლო წარმოადგენს.

უზენაესი სასამართლოს განამარტებით, მზღვეველის საპროცესო ვალდებულებაა, დაადასტუროს დამზღვევის უხეში გაუფრთხილებლობის ფაქტი. “დაზღვევის ხელშეკრულების საფუძველზე წამოჭრილი დავის განხილვისას მხარეთა შორის მტკიცების ტვირთის განაწილების წესი შემდეგნაირია - “სადაზღვევო შემთხვევასა და მიღებულ ზიანს შორის causa proxima-ს არსებობა დამზღვევა უნდა ამტკიცოს,² მზღვეველმა უნდა ამტკიცოს, რომ ზიანის გამომწვევი მიზეზი ხელშეკრულების გამონაკლისს წარმოადგენს, რის გამოც, სადაზღვევო დაფარვა მასზე ვერ გავრცელდება.”³ თუმცა სადაზღვევო შემთხვევისას მძღოლის ბრალის გამამართლებელი ობიექტური გარემოების მტკიცების ტვირთი სწორედ დამზღვევს ეკისრება, რომელმაც რელევანტური მტკიცებულებების წარმოდგენის გზით უნდა ზიდოს ხსენებული მტკიცების ტვირთი.⁴

განზრახვაც და უხეში გაუფრთხილებლობაც პირის მოქმედებით ან უმოქმედობით გამოიხატება. ამ დროს ირღვევა წინდახედულობის ნორმებიც და საჭირო ზრუნვის სტანდარტიც. ხშირ შემთხვევაში სპეციალური ცოდნის გარეშე შეუძლებელია დადგინდეს სადაზღვევო შემთხვევის რეალური მიზეზი. ამ პრობლემის დაძლევის ერთ-ერთ გზას ექსპერტიზა წარმოადგენს. ყველა საქმეში, რომელიც სასამართლოში

¹ საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, მუხლი 814, ნაწ. 1, კონსოლიდირებული ვერსია - [01/04/2026] , <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=138>

² საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე №ას-1091-2022 23 თებერვალი, 2023 წელი, ქ. თბილისი.

³ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება, საქმე №ას-1346-2024 23 იანვარი, 2025 წელი, თბილისი.

⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-1475-2024 24 იანვარი, 2025 წელი, ქ. თბილისი.

მიმდინარეობს მხარეთა პოზიციები ძირითადად ექსპერტის დასკვნას ეყრდნობა. თუმცა არის შემთხვევებიც, რომ ზოგადად ექსპერტთა კომპეტენცია ვერ ფარავს დავის გადასაწყვეტად აუცილებელ დასკვნათა საჭიროებას. ამიტომ მხოლოდ და მხოლოდ ექსპერტის დასკვნაზე დაყრდნობა მოსამართლის მხრიდან იქნება მნიშვნელოვანი დარღვევა და ხელს შეუშლის დასაბუთებული გადაწყვეტილების მიღებას.

მოგეხსენებათ, რომ სამოქალაქო საპროცესო კოდექსის 105-ე მუხლის თანახმად, “სასამართლოსათვის არავითარ მტკიცებულებას არა აქვს წინასწარ დადგენილი ძალა. სასამართლო აფასებს მტკიცებულებებს თავისი შინაგანი რწმენით, რომელიც უნდა ემყარებოდეს მათ ყოველმხრივ, სრულ და ობიექტურ განხილვას, რის შედეგადაც მას გამოაქვს დასკვნა საქმისთვის მნიშვნელობის მქონე გარემოებების არსებობის ან არარსებობის შესახებ.”¹ ამავდროულად, ამავე კოდექსის 172-ე მუხლის მიხედვით, “ექსპერტის დასკვნა სასამართლოსათვის სავალდებულო არ არის და მისი შეფასება ხდება 105-ე მუხლით დადგენილი წესით, მაგრამ სასამართლოს უარი დასკვნის მიღებაზე დასაბუთებულ უნდა იქნეს საქმეზე გამოტანილ გადაწყვეტილებაში ან განჩინებაში.”²

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განმარტებით, “მტკიცებულებათა ყოველმხრივი, სრული და ობიექტური გამოკვლევა ნიშნავს მათ ერთობლიობაში შესწავლა-ანალიზს, რომელთა ურთიერთშეჯერების საფუძველზე სასამართლო გამოიტანს დასკვნას საქმისათვის მნიშვნელობის მქონე გარემოებების არსებობა-არარსებობის შესახებ. მტკიცებულებათა შეფასებას სასამართლო ახდენს მათი სარწმუნოებისა თუ არასარწმუნოების თვალსაზრისით.”³

აღნიშნულიდან გამომდინარე, როდესაც დავის საგანს წარმოადგენს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომის შედეგად გადასახდელი სადაზღვევო თანხის დაკისრება, სასამართლომ დამზღვევს უნდა მოსთხოვოს სადაზღვევო შემთხვევასა და მიღებულ ზიანს შორის მიზეზობრივი კავშირის დამტკიცება, ხოლო მზღვეველს უნდა დაეკისროს ანაზღაურების გამომრიცხავი გარემოებების დადასტურება. სასამართლო ვალდებულია მტკიცებულებათა ერთობლიობით მიიღოს გადაწყვეტილება და ექსპერტიზის დასკვნის არსებობისას არ მიანიჭოს მას წინასწარი განსჯის გარეშე უპირატესობა.

¹ საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 16/04/2025, მუხ.105.

² საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 16/04/2025, მუხ.172.

³ საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება, საქმე №ას-1339-1377-2014 24 ივნისი, 2015 წელი ქ. თბილისი.

დასკვნა. ავტოსატრანსპორტო საშუალებების დაზღვევა წარმოადგენს იმ განსაკუთრებულ სამართლებრივ ურთიერთობას, რომელიც მზღვეველის მიერ ზიანის ანაზღაურების გზით მოქალაქეთა ეკონომიკური ინტერესების დაცვას ემსახურება. აღნიშნული ინსტიტუტის ეფექტური ფუნქციონირება დამოკიდებულია როგორც ხელშეკრულების სათანადო ფორმულირებაზე, ისე მხარეთა კეთილსინდისიერ ქცევაზე და კანონმდებლობის მდგრადობაზე. საქართველოში დაზღვევის სამართლებრივი რეგულირება, კერძოდ, საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლი, ქმნის იმგვარ სამართლებრივ ჩარჩოს, რომელიც მიზნად ისახავს მავნე ქცევის პრევენციას, კერძოდ, იმ შემთხვევათა თავიდან აცილებას, როდესაც დამზღვევი თვითონ უწყობს ხელს სადაზღვევო შემთხვევის დადგომას.

სტატიში განხილულ იქნა გერმანიის მაგალითი, რომელმაც შეცვალა უხეში გაუფრთხილებლობის მიმართ დამოკიდებულება და ანაზღაურების ოდენობის შემცირება დამზღვევის ბრალის ხარისხს დაუკავშირა, მაშინ როცა საქართველოში კვლავ მოქმედებს მკაცრი მიდგომა - სრული გათავისუფლება პასუხისმგებლობისგან უხეში გაუფრთხილებლობის ან განზრახი ქმედების არსებობის შემთხვევაში. ეს კი გაუმართლებლად დიდი ტვირთი არის ავტოსატრანსპორტო საშუალებების მფლობელებისთვის, განსაკუთრებით მაშინ, როდესაც სადაზღვევო ობიექტის ღირებულება მაღალია და საზოგადოების ეკონომიკური ინტერესი კიდევ უფრო იზრდება.

დამზღვევის ბრალის ხარისხის დადგენა იურიდიულად რთული და კომპლექსური ამოცანაა, რომელიც მოითხოვს როგორც სუბიექტური, ისე ობიექტური გარემოებების სრულფასოვან შეფასებას. პრაქტიკა აჩვენებს, რომ ხშირ შემთხვევაში რთულია მარტივი და უხეში გაუფრთხილებლობის ერთმანეთიგან გამიჯვნა, რაც ზრდის სასამართლო დავების რაოდენობას. ამავდროულად, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს პრაქტიკა საყურადღებოა იმ თვალსაზრისით, რომ ცალსახად ამკვიდრებს მტკიცების ტვირთის ზუსტ განაწილებას, რაც წარმოადგენს ფუნდამენტურ გარანტიას მხარეთა თანაბარი სამართლებრივი პოზიციების დასაცავად.

კიდევ უფრო საინტერესო პერსპექტივას ქმნის ტექნოლოგიური პროგრესი, კერძოდ, თვითმართვადი სატრანსპორტო საშუალებების განვითარება. ეს გარემოება არსებითად ცვლის ბრალეულობის საკითხს, ვინაიდან მძღოლის აქტიური როლი მინიმუმამდეა დაყვანილი, ხოლო პასუხისმგებლობა შესაძლოა ავტომწარმოებელს ან პროგრამული უზრუნველყოფის შემქმნელს დაეკისროს. ასეთ მოცემულობაში, სადაზღვევო სექტორი და კანონმდებლობა უნდა მოერგოს ახალ

ტექნოლოგიურ რეალობას.

ყოველივე ზემოაღნიშნულის მიმოხილვისას გამოიკვეთა რამდენიმე რეკომენდაცია, რომელთა განხილვა და გათვალისწინება სადაზღვეო კანონმდებლობას სრულყოფილთან დაახლოვებს.

საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის 829-ე მუხლი საჭიროებს მოდერნიზაციას, რათა დამზღვევის უხეში გაუფრთხილებლობის შემთხვევაში პასუხისმგებლობის სრული გამორიცხვის ნაცვლად გათვალისწინებულ იქნას ბრალის ხარისხის შესაბამისად ანაზღაურების პროპორციული შემცირება. ეს რეკომენდაცია შეესაბამება გერმანიის დაზღვევის შესახებ კანონის რეფორმირებულ პრაქტიკას და უზრუნველყოფს ხელშეკრულების მხარეთა უფლებების თანაზომიერ დაცვას.

ტექნოლოგიური პროგრესის გათვალისწინებით, საჭიროა კანონმდებლობის განვითარება თვითმართვადი სატრანსპორტო საშუალებების სპეციფიკის შესაბამისი რეგულაციებით. კერძოდ, საჭიროა დაზღვევის სპეციფიკური პროდუქტების შემუშავება, რომლებიც დაიცავენ როგორც მომხმარებლის, ისე სადაზღვეო კომპანიის ინტერესებს.

ამავდროულად, უმნიშვნელოვანესია მხარეთა შორის მტკიცების ტვირთის სამართლიანი გადანაწილება და სასამართლო გადაწყვეტილების გამოტანა ფაქტობრივი გარემოებებისა და მტკიცებულებების ურთიერთშეჯერების საფუძველზე.

ამრიგად, არსებული რეგულაციების გადახედვა, სამართლებრივი განმარტებების დაზუსტება და პრაქტიკის განზოგადება აუცილებელია დაზღვევის ინსტიტუტის ეფექტური, სამართლიანი და მდგრადი ფუნქციონირებისათვის. მხოლოდ ამ გზით იქნება შესაძლებელი სამოქალაქო ბრუნვის მონაწილეთა ინტერესების გონივრული ბალანსის დაცვა და საზოგადოების ნდობის გამყარება სადაზღვეო სისტემისადმი.

ლიტერატურა და წყაროები

- გველესიანი, ს. 2021. პრინციპი — „ყველაფერი ან არაფერი“ — მიდგომების რადიკალური ცვლილება გერმანულ სადაზღვეო სამართალში და ცვლილებების საჭიროება ქართულ კანონმდებლობაში. თბილისი. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი.
- ირემაშვილი, ქ. 2016. მხარეთა უფლებრივი თანაფარდობის კრიტერიუმები სადაზღვეო ურთიერთობებში. თბილისი.
- ირემაშვილი, ქ. 2016. საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, მუხ. 799. თბილისი.

- კაპანაძე, თ. 2016. „სადაზღვევო ურთიერთობის ალტერნატიული ბუნება და გავლენა ხელშეკრულების არსებით პირობებზე ქართული კანონმდებლობის მიხედვით“, ჟურნალი ახალგაზრდა ადვოკატები. <https://www.barristers.ge/public/uploads/docs/Jurnali-N6.pdf>
- კროპჭოლერი, ი. 2014. გერმანიის სამოქალაქო კოდექსი, სასწავლო კომენტარი, 2014, § 276. თბილისი.
- მოწონელიძე, ნ. 2020. დამზღვევის უბეში გაუფრთხილებლობის შესახებ საკანონმდებლო დანაწესის და პრინციპის „ან ყველაფერი ან არაფერი“ რეფორმის საჭიროება. თბილისი.
- მოწონელიძე, ნ. 2015. სუბროგაცია, როგორც მზღვეველის მოთხოვნის დაკმაყოფილების საშუალება. თბილისი. https://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/natalia_mowonelidze.pdf
- საქართველოს სამოქალაქო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 01/04/2026 <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=138>
- საქართველოს სამოქალაქო საპროცესო კოდექსი, კონსოლიდირებული ვერსია - 16/04/2025, <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/29962/www.supremecourt.ge/files/upload-file/pdf/hudoc.echr.coe.int/eng?publication=171> საქართველოს კანონი დაზღვევის შესახებ, კონსოლიდირებული ვერსია: 02/04/2025, <https://matsne.gov.ge/document/view/29884?publication=36>
- საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, კონსოლიდირებული ვერსია - 13/12/2024, <https://matsne.gov.ge/document/view/2169396?publication=32>
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება N-ას-1529-2024, 27 მარტი, 2025 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე №ას-1319-1257-2014, 30 ოქტომბერი, 2015 წელი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-1147-1067-2017 29 დეკემბერი, 2017 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2012 წლის 17 თებერვლის N ას - 663 - 624 - 2011 განჩინება.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2025 წლის 13 მაისის განჩინება. საქმე №ას-122-2025.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2015 წლის 29 ივნისის გადაწყვეტილება. საქმე №ას-1338-1376-2014. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2025 წლის 27 მარტის განჩინება. საქმე №ას-1529-2024 თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-595-2022 28 აპრილი, 2023 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-745-713-2014 30 აპრილი, 2015 წელი, თბილისი.

- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-287-2025 30 მაისი, 2025 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე ას-1306-1226-2015 თბილისი, 1 ივლისი, 2016 წელი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე ას-1647-2023 31 ივლისი, 2024 წელი ქ. თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-1479-2019 21 იანვარი, 2020 წელი ქ. თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე საქმე № ას-1058-2024 5 თებერვალი, 2025 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-715-2024 28 თებერვალი, 2025 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე №ას-1091-2022 23 თებერვალი, 2023 წელი, ქ. თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე №ას-1346-2024 23 იანვარი, 2025 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-1475-2024 24 იანვარი, 2025 წელი, ქ. თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-1339-1377-2014 24 ივნისი, 2015 წელი, ქ. თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე №ას-1147-1067-2017 29 დეკემბერი, 2017 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე №ას-1184-1129-2013 26 ნოემბერი, 2015 წელი, თბილისი.
- თბილისის სააპელაციო სასამართლოს გადაწყვეტილება. საქმე N 28/3360-18, 19 მარტი, 2019 წელი, თბილისი.
- საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინება. საქმე N ას-733-1003-05 21 ოქტომბერი, 2005 წელი, თბილისი.
- ქოჩაშვილი, ქ. 2009. „ბრალი, როგორც სამოქალაქოსამართლებრივი პასუხისმგებლობის პირობა“, სამართლის ჟურნალი N1, 2009, <http://openlibrary.ge/bitstream/123456789/7204/1/Sam%20Jurn%20N1%202009.pdf>
- ქურდუბაძე, ს. 2022. დაზღვევა საქართველოს კანონმდებლობაში, თბილისი, https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/395962/1/Dazgveva_Saqartvelos_Kanonmdblobashi.pdf
- ჩიტაშვილი, ნ. 2009. „ბრალის მნიშვნელობა სახელმწიფოებრივ პასუხისმგებლობის განსაზღვრისათვის“, სამართლის ჟურნალი, N1, თბილისი, 2009.
- ძლიერიშვილი, ზ. 2014. სახელმწიფოებრივ სამართალი, თბილისი: მერიდიანი. <https://library.iliauni.edu.ge/wp-content/uploads/2021/06/58.-sakhelshekruleblo-samarthali.pdf>

- Ezra, E., Rogers, R., Chan, R. 2024. *Life on autopilot: Self-driving cars raise liability and insurance questions and uncertainties*.
- Fischer, J. 2019. *Insurance Law: A Guide to Fundamental Principles, Legal Doctrines, and Commercial Practices*.
- Gürses, Ö. 2019. *The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance*.
- Ivanova, L., Kalashnikov, N. 2022. *The Liability Limits of Self-Driving Cars*.
- Jeffrey, W., Stempel, Peter N., Swisher, Erik S. 2012. *Knutsen, Principles of Insurance Law*.
- John, N., Weston-Simons, C., Hodgson, L. 2022. *Insurance Law Handbook*.
- Teenkamp, M., Mostert, F. J., Mostert, J. H. 2009. "The claims handling process of motor vehicle insurance", *Corporate Ownership & Control*, Volume 7, Issue 1, Fall 2009.
- Voitchosky, J. 2019. *The effects of self-driving vehicles on the insurance industry*, Geneva.
- Armbrüster, C. 2003. *Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht*. Basedow/Fock, Bd. 1.
- Baumgärtel, VersR 1968, 818; L. Raiser, ZVersWiss 1978, 375.
- BGH 11.05.1953 - IV ZR 170/52.
- BGH 08.07.1992 - IV ZR 223/91.
- BGH 06.03.1996 - IV ZR 383/94.
- BHJ/Burmann, 21. Aufl. 2010, VVG § 81 Rn. 1–31.
- Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz, VVG) (Entwurf), SR 221.229.1, მითითებულია: Heiss, H.Fikentscher, W., *Schuldrecht*, 8. Auflage, Berlin-New York, 1992, 312, მითითებულია: ზოიძე, ბ., საქართველოს სამოქალაქო კოდექსის კომენტარი, წიგნი მესამე, რედ.: ჭანტურია ლ., ზოიძე ბ., ნინიძე თ., შენგელია რ., ხეცურიანი ჯ., თბილისი, 2001.
- Kramer, NJW 1972, 1974, 1975. მითითებულია: Armbrüster, C, *Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht*, 2003, Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe
- Lindacher, JuS 1975, 289, 291. მითითებულია: Armbrüster, C, *Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht*, 2003, Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe
- OLG Celle 09.06.2005 - 8 U 182/04.
- Stoecker, P., *Der Vorsatz des Versicherungsnehmers bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles im Sinne des § 103 VVG*.
- Zwischenbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 30. Mai 2002, section B.6.

Law

**Intent and Gross Negligence of the Motor Vehicle Owner as Grounds for
Releasing the Insurer from the Performance of Its Obligation**

Robizon Khurtsilava

robizon.khurtsilava@atsu.edu.ge

Daviti Khurtsidze

Akaki Tsereteli State University

Kutaisi, Georgia

DOI:<https://doi.org/10.52340/atsu.2026.1.27.18>

The article examines the concepts of the vehicle owner's intent and gross negligence, and their relation to the insurer's exemption from liability. The article discusses the legal regulation of motor vehicle insurance in the context of Georgian legislation, with the main focus on Article 829 of the Civil Code of Georgia. The paper reflects the challenges existing in Georgian legal practice and doctrine, including the absence of a legal definition of "gross negligence" and its inconsistent interpretation by insurers in practice. The article analyzes the interpretations of both the Supreme Court of Georgia and the German Federal Court regarding the issue under consideration. The paper emphasizes the need for legislative reform aimed at the practical protection of the rights of both insurance companies and motor vehicle owners. The research applies the methods of analysis, synthesis, logical analysis, and comparative legal study.

Keywords: Motor vehicle, Policyholder's intent, Policyholder's gross negligence

Introduction. Georgia's transition to a market economy and the expansion of private-law relations between individuals made the need for stability in civil circulation even more evident. The new Civil Code regulated almost all relationships required by societal needs, and the Code also addressed such relationships whose emergence was anticipated based on the experience of foreign countries.

The 1997 Code provided the subjects of civil circulation with statutory guarantees for the protection of their rights. In each chapter, the legislator included provisions through which, in the event of a dispute, a private-law subject would be able to protect his or her interests.

One of the forms of legal relationship is the insurance contract, which constitutes "an important guarantee for the protection of the rights of participants in civil circulation."¹

¹ Supreme Court of Georgia, Case № 663-624-2011, 17 February, 2012.

Articles 8 and 361 of the Civil Code establish the obligation of participants in civil-law relations to exercise their rights and perform their duties properly and in good faith. This implies “respect by the participants of civil-law relations for the interests of the other party to the relationship, as well as an awareness of their own role and responsibility.”¹ These two cornerstones of civil circulation establish a high standard of good faith for the parties to an insurance contract. Under this standard, the policyholder is obliged to take proper care of the insured object and not to damage it intentionally or through gross negligence, while the insurer is required to compensate the damage caused by an insured event, unless excluding circumstances exist.

In order to avoid future disagreements regarding compensation, both the insured risks and the exclusions must be determined in advance. Accordingly, the legislator restricts the arbitrariness of both the policyholder and the insurer and, hypothetically, establishes a fair balance aimed at protecting the interests of the parties to the transaction.

Pursuant to Article 829 of the Civil Code of Georgia, the insurer is released from the obligation to provide compensation if the insured event was caused by the intent or gross negligence of the policyholder.² The purpose of this provision is to prevent insured events arising from subjective and moral risk. Despite the legislative wording, in practice, determining the degree of fault remains problematic, and it often serves as a ground for refusing to pay insurance compensation.

At the same time, “it is of utmost importance that the exceptional case in insurance provided for under Article 829 of the Civil Code of Georgia be interpreted narrowly, so that insurers are not unfairly encouraged to avoid liability, thereby endangering the legal function and purpose of insurance within the legal system.”³

Motor Vehicle as an Object of Insurance. The main reason for the existence of insurance is the distribution of risk. The nature of insurance essentially requires that the occurrence of insured events, or at least their severity and timing, be contingent rather than inevitable, in order to create an environment in which private insurance companies are willing to operate and individuals are willing to purchase insurance.⁴

Regardless of the type of insurance at issue, insurance risk is an essential

¹ Supreme Court of Georgia, Case № 1338-1376-2014, 29 June, 2015.

² Civil Code of Georgia, consolidated version of 13/12/2024, Article 829.

³ Supreme Court of Georgia, Case № 595-2022, 28 April, 2023.

⁴ Jeffrey W. Stempel, Peter N. Swisher, Erik S. Knutsen, *Principles of Insurance Law*, 2012, 59.

term of the insurance contract. First of all, it is necessary to distinguish between an insured event and an insurance risk. An insured event is an occurrence that has already taken place and gives rise to the obligation to provide compensation, whereas risk is the basis for the occurrence of that event.

Before the insured event occurs, the risk may be foreseeable; however, the probability of the risk materializing must not be known in advance. In general, risk factors are sufficiently foreseeable that insurers are able to assess them in advance.¹ Insurance risk is a risk that exists before the conclusion of the contract; through the insurance contract, it is simply transferred by the policyholder to the insurer. At the same time, it is important to identify the exclusions, since their existence precludes the possibility of paying insurance compensation.

According to the interpretation of the Supreme Court of Georgia, “the purpose of implementing exclusionary provisions in an insurance contract is to exhaustively define the range of circumstances that exclude the insurer’s liability. Allowing the expansion of exceptional cases contradicts the purpose of including such clauses in the contract.”

Pursuant to Article 4 of the Law of Georgia on Insurance, the object of insurance may be any property or personal non-property interest that does not contradict the legislation of Georgia. At the same time, it is relevant to identify the subject matter of insurance, which consists in compensation for damage caused as a result of the occurrence of an insured event. In motor vehicle insurance, the policyholder, in a certain sense, purchases peace of mind, since they know that if the vehicle is damaged, the insurance company will compensate the loss.² Accordingly, in motor vehicle insurance, the subject matter of insurance is the vehicle itself, while the object of insurance is the potential damage that may arise as a result of an accident during the operation of the vehicle.

In general, a motor vehicle constitutes an object of civil law; however, its regulation as a source of increased danger also serves a public-law interest. Motor vehicle insurance is even more relevant in view of the fact that a person cannot exercise full control over a vehicle. In addition, the owner is obliged to comply with the rules of road safety and due care, which are directly connected to the owner’s fault in the event of a traffic accident.

Insurable Interest and Its Relation to the Grounds for Claiming Compensation for Damage. Insurable interest is a legal interest that the policyholder has in relation to the object of insurance. In the case of personal insurance, the insurable

¹ Jeffrey W. Stempel, Peter N. Swisher, Erik S. Knutsen, Principles of Insurance Law, 2012, 6–7.

² Teenkamp, M, Mostert, FJ, J Mostert, JH, The claims handling process of motor vehicle Insurance, Corporate Ownership & Control / Volume 7, Issue 1, Fall 2009, 302, <https://virtusinterpress.org/IMG/pdf/cocv7i1c2p5.pdf>

interest relates to the life and health of the policyholder, whereas in property insurance it concerns the preservation of property.

Insurable interest reflects a close connection between the policyholder and the object of insurance. “The value of the object of insurance is expressed in monetary terms. However, the value of the insurable interest may significantly exceed the value of the object of insurance, since insurable interest is a combination of material and moral interests.”¹ It is considered that if the policyholder has an interest in the object of insurance, they will suffer damage upon the occurrence of an insured event. The existence of an insurable interest may be regarded as a prerequisite for the policyholder’s right to claim compensation.

In the case of motor vehicle insurance, the relevant interest lies in the preservation of the property.² The only factor that causes harm to the insurable interest is the insured event.

Before concluding the insurance contract, the parties agree on the insurance risk. Subparagraph “i” of Article 2 of the Law of Georgia on Insurance defines insurance risk as “an event that contains the elements of possibility and randomness of its occurrence and for which insurance is obtained.”³ “An insured event, on the other hand, is a risk that has already materialized, the possibility of which is provided for by the insurance contract.”⁴ Furthermore, pursuant to Article 802(2) of the Civil Code of Georgia, insurance risk is an essential term of the contract.⁵

An insured event is the result of the materialization of risk. In practice, in the case of motor vehicle insurance, it covers road traffic accidents, explosions, external damage, fire, natural disasters, and theft.

Risk is an assumption or expectation that the object or interest may be damaged. In motor vehicle insurance, the possibility of the occurrence of an event and the element of randomness are more clearly expressed than in other types of insurance, since a vehicle is regarded as a source of increased danger, and the risk of road traffic accidents is increasing day by day.

At the same time, the cause of a road traffic accident is often connected

¹ Iremashvili, K., Commentary on the Civil Code of Georgia, Article 799, 2016,15.

² Kapanadze, T., The Aleatory Nature of the Insurance Relationship and Its Impact on the Essential Terms of the Contract under Georgian Legislation, Scientific Journal “Young Lawyers,” 2016, p. 11, <https://www.barristers.ge/public/uploads/docs/Jurnali-N6.pdf>

³ Law of Georgia on Insurance, consolidated version of 02/04/2025, Article 2, subparagraph “i”. <https://matsne.gov.ge/document/view/29884?publication=36>.

⁴ Kurdubadze, S., Insurance in Georgian Legislation, 2022, Tbilisi, 30. https://dspace.nplg.gov.ge/bitstream/1234/395962/1/Dazgveva_Saqartvelos_Kanonmdblobashi.pdf

⁵ Civil Code of Georgia, consolidated version of 13/12/2024, Article 802, paragraph 2. <https://matsne.gov.ge/document/view/31702?publication=133>.

to the fault of vehicle owners. Accordingly, if the factual and legal grounds for claiming compensation for damage are present, the insurer becomes obliged to compensate the damage.

Despite this rule, the Civil Code connects the degree of the policyholder's fault with a circumstance excluding the insurer's liability.

Motor Vehicle Insurance Policy in Foreign Countries and the Related Legislative Framework. The regulation of insurance relations falls within the authority not only of natural and legal persons, but also of the state. The experience of foreign countries has a practical impact on the improvement of legislation and the insurance system.

The approach of the United States of America to insurance policy is noteworthy. In the 1920s, state legislatures began searching for ways to ensure that victims of road traffic accidents would be able to receive compensation, particularly where the injuries were caused by the intentional, negligent, or careless driving of a motor vehicle.¹

As a rule, motor vehicle insurance policies contain a wide range of conditions that restrict the policyholder's use of the insured vehicle and require the policyholder to maintain and take proper care of it.²

Motor vehicle insurance is a compulsory form of insurance in many European countries and falls within the scope of the states' public-law authority. The United Kingdom's Road Traffic Act 1988 makes the use of a motor vehicle without insurance a criminal offence.

At the same time, the European Union provides directives aimed at harmonizing the rules applicable to civil liability insurance in respect of motor vehicle accidents.³

Article 829 of the Civil Code of Georgia would be better examined in connection with Section 81 of the German Insurance Contract Act. In 2008, an insurance law reform was carried out in Germany, which also affected this provision.

Under Section 61 of the pre-reform version of the German Insurance Contract Act, the insurer was released from the obligation to compensate the damage if the policyholder caused the insured event intentionally or through gross negligence. In legal doctrine, this approach is referred to as the "all-or-nothing" principle.⁴ The discussion concerning this principle became particularly relevant

¹ Fischer, J, Insurance Law: A Guide to Fundamental Principles, Legal Doctrines, and Commercial Practices , 2019, 323.

² John, N. Weston-Simons, C, Hodgson, L, Insurance Law Handbook , 2022, 298.

³ Gürses, Ö. The Law of Compulsory Motor Vehicle Insurance, 2019, 1.

⁴ Armbrüster, C. Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, 8, <http://www.>

after the Insurance Law Reform Commission began working on this issue.

The “all-or-nothing” principle represents a legal consequence under which the insured’s claim for insurance compensation is either fully satisfied or fully rejected. The principle was aimed at imposing a rather high standard of good faith on the parties.

However, it also had negative aspects, since even a minor breach of obligations could lead to serious financial consequences for the policyholder. Opponents of the principle also argued that it had a “genuinely punitive character,” resulted in a violation of the constitutional principle of proportionality, hindered the adoption of decisions tailored to individual cases, and reduced the trust of insurance participants in insurers and the courts.¹

The post-reform law requires the establishment of a causal link between the policyholder’s breach of duty and the resulting damage. Only where the policyholder directly contributes to the occurrence of the damage may the insurer be released from liability.

Moreover, the model of proportional reduction can strengthen the preventive and deterrent function of liability. In German doctrine, it was noted that under the “all-or-nothing” principle, courts often refrained from qualifying conduct as gross negligence, because such a qualification resulted in the policyholder’s complete loss of insurance compensation.

The introduction of the rule on proportional reduction of the insurance amount significantly alleviated this problem. Under the new approach, the court no longer has to choose between two extremes. It may take into account the degree of the policyholder’s fault and reduce the insurance compensation precisely in proportion to that degree.²

The new wording did not affect intent and once again confirmed the issue of the insurer’s automatic release from liability where the insured acts intentionally.

According to supporters of the “all-or-nothing” principle, the preventive effect associated with it serves various legitimate interests.³ The risk of completely losing compensation is intended to encourage the policyholder to perform their obligations diligently. In their view, this principle had a deterrent effect, further strengthened the insurable interest, and increased trust between the parties.⁴ At

hgvf.de/hgvf/pdf/03_pub29.pdf

¹ Lindacher, JuS. 1975, 289, 291. Cited in: Armbrüster, C, Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, Verlag Versicherungswirtschaft GmbH Karlsruhe, 15.

² Zwischenbericht der Kommission zur Reform des Versicherungsvertragsrechts vom 30. Mai 2002, section B.6. O Heiss (2008), above n. 18, at § 28, para. 187.

³ Stoecker, P. Der Vorsatz des Versicherungsnehmers bei der Herbeiführung des Versicherungsfalles im Sinne des § 103 VVG, 13-18.

⁴ Baumgärtel, VersR. 1968, 818, L. Raiser, ZVersWiss 1978, 375.

the same time, the scarcity of case law concerning intent indicates that the norm has practical significance and, in reality, ensures the protection of the parties' rights.

Pursuant to Article 829 of the Civil Code of Georgia, the insurer is released from the obligation to provide compensation if the insured event was caused by the gross negligence of the policyholder. The wording of this provision is identical to the old version of the German Insurance Contract Act.

However, the commission working on insurance law reform did not consider it necessary to adopt such a rigid approach and formulated the provision as follows: "Where the policyholder causes the insured event through gross negligence, the insurer has the right to reduce the insurance compensation in proportion to the severity of the policyholder's fault."¹

The "all-or-nothing" principle is often opposed on the ground that it introduces a certain punitive element, which is foreign to the private-law system.² In the comparative legal report prepared in parallel with the work of the German Insurance Contract Act Reform Commission, it is stated that the punitive nature of the "all-or-nothing" principle no longer appears appropriate.

Nowadays, the living conditions of most people are highly complex, the conclusion of insurance contracts is very widespread, and the value of the insured object is sufficiently high that such severe consequences should not be linked to negligence on the part of the policyholder.³ Accordingly, the Commission considered it appropriate to reduce insurance compensation in cases of gross negligence in proportion to the degree of fault.

It should be noted that the amendment introduced into German legislation concerning proportional compensation was not an innovation. In Swiss insurance law, the model of proportional reduction had already existed under the Insurance Contract Act of 1908. However, the original wording of that Act did not allow the mechanism of proportional reduction to be applied in all cases; specific exceptions were established, such as the obligation to take precautionary measures and the obligation to notify the insurer of the loss.⁴

Unlike the Swiss legislator, the German legislator did not restrict the scope of application of proportional reduction and extended it to any case of gross negligence.

¹ Insurance Contract Act of 23 November 2007 (Federal Law Gazette I, p. 2631), as last amended by Article 4 of the Act of 11 April 2024 (Federal Law Gazette 2024 I No. 119), Section 81.

² Armbrüster, C, Das Alles-oder-nichts-Prinzip im Privatversicherungsrecht, 2003, 14, http://www.hgfv.de/hgfv/pdf/03_pub29.pdf

³ Basedow/Fock, Bd. 1,376.

⁴ Heiss, H. Proportionality in the new German insurance contract act 2008, Erasmus Law Review, Volume 5, Issue 2 (2012), 111-112.

In 2011, a new draft law on insurance was introduced in Switzerland, which no longer restricted the scope of proportional compensation and regulated the issue in a manner similar to Germany.¹

Although the “all-or-nothing” principle in cases of gross negligence was removed from German legislation in 2008, it still appears in the Civil Code of Georgia in a form similar to its 1997 wording.

In light of the foregoing, the inevitability of legislative amendment is logical, in order to prevent a disproportionate restriction of the rights of the subjects of legal relations, since this provision is very often invoked by insurers as a ground for refusing compensation.

It is true that our legislation requires amendment; however, under the current legal framework, the precise determination of the degree of the policyholder’s fault in insured events is of decisive importance.

Intent of the Motor Vehicle Owner as a Ground for Releasing the Insurer from the Performance of Its Obligation. According to the “Theory of the policyholder’s priority compensation,” the insurer is obliged to compensate the policyholder for the damage, since the primary purpose of an insurance contract is to protect the interests of the person entitled to receive compensation.²

Like many European countries, the insurance chapter of the Civil Code of Georgia includes Article 829, which provides a ground for releasing the insurer from liability.

“Given that Article 829 of the Civil Code releases the insurer from the obligation to compensate damage in the event of the policyholder’s intent or gross negligence, if the parties to an insurance contract wish to agree on a condition different from the foregoing, they must expressly indicate this in the contract.

The bad-faith performance of an obligation is an ordinary risk of civil circulation and is of a civil-law nature. A civil wrong is an act of a subject that results in the reduction of a person’s well-being and gives rise to negative consequences of a property or non-property nature.”³

In modern positive civil law, no definition of fault can be found; it is defined by legal doctrine, according to which the starting point is compliance with the

¹ Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz, VVG) (Entwurf), SR 221.229.1, Cited in: Heiss, H., Proportionality in the new German insurance contract act 2008, Erasmus Law Review, Volume 5, Issue 2 (2012), 111-112.

² Motsonelidze, N., Subrogation as a Means of Satisfying the Insurer’s Claim, 2015, Tbilisi, p. 107. https://press.tsu.ge/data/image_db_innova/disertaciebi_samartali/natalia_mowoneliidze.pdf

³ Kochashvili, K., Fault as a Condition of Civil Liability, Law Journal No. 1, 2009, p. 80, <http://openlibrary.ge/bitstream/123456789/7204/1/Sam%20Jurn%20N1%202009.pdf>

standards of attentiveness characteristic of civil circulation.¹

According to the interpretation of the Supreme Court of Georgia, “the legal category of fault has particular legal significance in both continental and common-law systems. In civil law, two forms of fault are distinguished: intent (*dolus*) and negligence (*culpa*), which are elements of the subjective composition of a person’s conduct.

In civil-law doctrine and judicial practice, the concept of intent developed in criminal law is applied. A person acts intentionally when they are aware both of the consequence of their action and of its incompatibility with their duties, and nevertheless act of their own will.”²

For the purposes of civil law, intent means knowledge and desire of the unlawful result.³ In motor vehicle insurance, the policyholder’s intent consists in impairing the legal value protected by the insurance contract.

Within the framework of an insurance relationship, the rule set forth in Article 829 of the Civil Code of Georgia, in accordance with civil-law criteria, links the necessary condition of intent to the policyholder’s desire to cause the insured event under specific circumstances. In such a case, the person’s primary will is to bring about the insured event.

The legislator releases the insurer from liability because such conduct falls outside the required standard of care.⁴

Intent constitutes a breach of duty. In motor vehicle insurance, intent is expressed through the deliberate causing of an insured event, mainly in cases involving the manipulation of an accident.

Intent may also be found where a driver under the influence of alcohol deliberately leaves the scene of the accident in order to avoid liability for driving a vehicle while intoxicated.⁵

In the present case, the policyholder intentionally damages the insured value, that is, the insurable interest, and attempts, through unlawful conduct, to transform an objectively potential insurance risk into a subjectively realized one.

Moral risk, on the other hand, is the risk that the policyholder may lose

¹ Kochashvili, K., Fault as a Condition of Civil Liability, Law Journal No. 1, 2009, p. 88, <http://openlibrary.ge/bitstream/123456789/7204/1/Sam%20Jurn%20N1%202009.pdf>

² Supreme Court of Georgia, Case № 1529-2024, 27 March, 2025.

³ Fikentscher W., Schuldrecht, 8, Auflage, Berlin - New-York, 1992, 312, Cited in: Zoidze, B., Commentary on the Civil Code of Georgia, Book Three, eds. Chanturia, L., Zoidze, B., Ninidze, T., Shengelia, R., Khetsuriani, J., Tbilisi, 2001.

⁴ Motsonelidze, N., The Need to Reform the Legislative Provision on the Policyholder’s Gross Negligence and the “All-or-Nothing” Principle, 2020.

⁵ Gvelesiani, S., The “All-or-Nothing” Principle — A Radical Change of Approaches in German Insurance Law and the Need for Changes in Georgian Legislation, 2021, p. 60.

interest in the insured object. Moral risk is directly connected to the theory of insurable interest, since this principle functions as a mechanism for reducing risk. Without the existence of the doctrine of insurable interest, there would be no lever for reducing moral risk, either theoretically or practically.

It is noteworthy that, in practice, the good faith of the policyholder is a prerequisite for reducing moral risk.¹

As already noted, the motor vehicle owner's intent to cause an insured event harms not only the interests of the insurer, but also endangers road safety and other road users.

Therefore, the legislator's approach and the "all-or-nothing" principle establish a fair balance between the participants in the insurance relationship.

The Relation of the Policyholder Gross Negligence to the Insurer's Release from the Obligation to Provide Compensation. The stability of civil circulation can be maintained through properly formulated legislation adapted to the needs of society. In order for legal relations not to be chaotic, but to acquire a systematic character, it is necessary, at the very least, to provide subjects of civil law with definitions of legal terms.

With regard to this issue, the abundance of court disputes is caused by insurers' incorrect interpretation of ordinary negligence and gross negligence. Case law demonstrates that insurance companies' qualification of ordinary negligence as gross negligence lacks a legal basis.

A person acts negligently when they fail to exercise the prudence required in civil circulation.² The basis for this is the principle of trust, according to which a participant in a civil-law relationship may rely on the expectation that each subject of civil circulation will act in good faith.³

Any person who disregards the caution required during road traffic acts negligently. Gross negligence is characterized by both subjective and objective elements. In cases of gross negligence, not only the objective requirements of the law must be taken into account, but also the individual abilities and characteristics of the acting person, the so-called subjective requirements.

In order to qualify conduct as gross negligence, a subjectively unjustifiable deviation is required.⁴

According to the established case law of the Supreme Court of Georgia, "as a rule, the legal possessor of a vehicle, regardless of whether they are driving that

¹ Iremashvili, K., Criteria for the Balance of Rights of the Parties in Insurance Relationships, 2016, p. 17.

² German Civil Code, Section 276, paragraph 2.

³ Kropholler, J., German Civil Code: Study Commentary, Tbilisi, 2014, Section 242, p. 13.

⁴ OLG Celle 09.06.2005 - 8 U 182/04.

vehicle, is liable before the injured party if the damage results from the operation of their vehicle.

This exception is conditioned by the fact that a vehicle is a potential source of danger, and its use creates a relatively higher possibility of harmful consequences than ordinary activities. This is caused by the possession and use of material objects — through their operation or any other form of use — which have special qualitative characteristics and over which a person cannot establish full control.”¹

Gross negligence is an evaluative category and must be assessed through a comprehensive and logical evaluation of the factual circumstances giving rise to the case.

According to the interpretation of the Supreme Court of Georgia, gross negligence exists where the driver “drives while intoxicated, at excessive speed, crosses the continuous central line separating oncoming traffic flows and moves in the opposite direction, grossly violates road safety rules, and by their conduct fails to comply with the requirements of necessary attentiveness to an unusually high degree.”² The positive aspect of such an interpretation lies in the fact that it creates a relatively clear evaluative framework. Although gross negligence must be assessed individually in each specific case, such an interpretation assists the court and the participants in the insurance relationship in distinguishing ordinary negligence from conduct which, by its severity, approaches intentional conduct.

According to the case law of the German Federal Court of Justice, the concept of gross negligence is not based solely on an objective standard derived from the behavioural requirements of road traffic. On the contrary, circumstances related to the subjective and personal aspect of liability must also be taken into account.³

German case law has established the concept of “momentary negligence,” according to which not every momentary lapse amounts to gross negligence.⁴ Specific violations have been identified that are considered to constitute gross negligence, such as running a red light,⁵ disregarding a stop sign, and engaging in other activities while driving, such as changing a CD. Gross negligence exists, for example, where a driver travels at 90 km/h instead of the permitted speed of 50 km/h, or exceeds the speed limit by 50% on a rural road at night.

As is known, German insurance legislation provides for a reduction

¹ Supreme Court of Georgia, Case № 1184-1129-2013, 26 November, 2015.

² Supreme Court of Georgia, Case № 287-2025, 30 May, 2025.

³ BGH 11.05.1953 - IV ZR 170/52.

⁴ BGH 08.07.1992 - IV ZR 223/91.

⁵ BGH 08.07.1992 - IV ZR 223/91.

of compensation in cases of gross negligence. Court practice in this regard is particularly interesting. For example, gross negligence was established where the vehicle key was insufficiently secured and third parties also had access to it. In that case, the court considered it appropriate to reduce the insurance compensation by 50%.¹

There is disagreement as to whether leaving the vehicle registration document in the car constitutes gross negligence. In Germany, there is no settled case law on this issue.

In one case, the German Federal Court of Justice did not consider leaving the vehicle registration document in the glove compartment to constitute gross negligence upon the occurrence of the insured event.

In this regard, Section 81 of the German Insurance Contract Act cannot be applied regularly, because it is not clear to what extent this circumstance contributed to the theft of the vehicle.²

The concept of gross negligence must not be interpreted superficially. It can be established only where a person's conduct clearly goes beyond the limits of an ordinary mistake and constitutes a particularly serious breach of the necessary prudence and attentiveness.

In such cases, what matters is not only the external assessment of the conduct, but also a comprehensive analysis of all factual circumstances: the person's condition, the degree of the violation, the foreseeability of the result, and the person's subjective attitude toward the consequence that occurred.

Gross negligence should be assessed as an exceptional case — conduct that violates, to an unusually high degree, the caution required in civil circulation. Such an approach ensures a fair balance between the interests of the policyholder and the insurer and prevents the refusal of insurance compensation in cases where only ordinary negligence or a momentary mistake is present.

It is possible that, in the not-too-distant future, self-driving cars will become part of our lives.³ Although modern technologies reduce emergency situations, the risks of road traffic accidents still remain. While accidents caused by driver fault may decrease, cases of system malfunction are likely to increase.

It is important to note that, until now, the systems installed in vehicles have been regarded merely as driving assistance tools and therefore required the driver's full attention through constant contact with the steering wheel. In addition, manufacturers such as Tesla clearly state that self-driving systems

¹ BHJJ/Burmann, 21. Aufl. 2010, VVG § 81 Rn. 1-31.

² BGH 06.03.1996 - IV ZR 383/94.

³ Ivanova¹, L. Kalashnikov, N. The Liability Limits of Self-Driving Cars, 2022, 6.

require human supervision and that the driver is responsible for immediately resuming control of the vehicle when necessary.

This detail will have significant implications, since it will not only allow vehicles to operate legally on public roads in accordance with the Vienna Convention, but will also require the driver of the vehicle to remain fully responsible.¹ The question arises as to how the issue of the policyholder's fault should be resolved if the insured event occurs during the operation of an automated, self-driving vehicle.

Modern motor vehicle insurance generally covers damage caused by the "ownership, maintenance, or use" of a vehicle, where "use" refers to the operation of the vehicle. In general, liability for an accident caused by the driver's negligence is not imposed solely on the passenger, unless the passenger's clear involvement in causing the damage is established.² In the case of a self-driving vehicle, the driver, in a certain sense, acquires the status of a passenger. Under our legislation, damage caused by the policyholder's gross negligence is not subject to compensation under Article 829. When operating an automated vehicle, depending on the category, the scope of the driver's actions is limited.

The introduction of self-driving vehicles into traffic in Georgia will lead insurance companies to offer special conditions, while at the same time creating the need to adapt legislation to modern realities. A road traffic accident caused by a self-driving vehicle cannot be regarded as the owner's intent or gross negligence unless the driver's direct action is established, for example, modification of the vehicle's software.

In such a case, determining the issue of fault is associated with considerable difficulty and requires specific technical knowledge. This represents a challenge not only for Georgia, but also for highly developed countries.

Accordingly, the increasing use of self-driving vehicles will make it necessary to establish a fair balance between the fault of the vehicle manufacturer and that of the driver, which is directly connected to compensation for damage caused as a result of an insured event.

The Standard of Proof at the Stage of Legal Proceedings in Disputes Concerning Exceptional Circumstances Excluding Compensation for Damage. In general, the law provides that, as soon as the policyholder becomes aware of the occurrence of an insured event, they are obliged to notify the insurer thereof.³

¹ Voitchosky, J, The effects of self-driving vehicles on the insurance industry, 2019, Geneva, 25, <https://core.ac.uk/download/pdf/286406054.pdf>

² Ezra,E, Rogers, R, Chan, R. Life on autopilot: Self-driving cars raise liability and insurance questions and uncertainties, 2024.

³ Civil Code of Georgia, Article 814, paragraph 1, consolidated version of 13/12/2024., <https://matsne.gov.ge/ka/document/view/31702?publication=133>

Upon the occurrence of an insured event, the insurer's interest lies in reducing the damage and determining its exact amount. For this purpose, the insurance company begins to carry out certain procedural steps and, after examining the case, informs the owner of the motor vehicle regarding compensation.

In many cases, it is necessary to appoint an expert examination in order to determine the policyholder's fault. Despite the policyholder's insurable interest, insurers refuse to perform their obligation and refer to Article 829 of the Civil Code as the basis for such refusal. In such a case, the only means of protecting the policyholder's right is the court.

According to the interpretation of the Supreme Court, it is the insurer's procedural obligation to prove the fact of the policyholder's gross negligence. "When examining a dispute arising from an insurance contract, the rule for distributing the burden of proof between the parties is as follows: the existence of *causa proxima* between the insured event and the damage suffered must be proved by the policyholder,¹ while the insurer must prove that the cause of the damage constitutes an exclusion under the contract, as a result of which insurance coverage cannot apply to it."² However, in the case of an insured event, the burden of proving the existence of an objective circumstance justifying the driver's fault rests precisely with the policyholder, who must discharge this burden of proof by presenting relevant evidence.³

Both intent and gross negligence are expressed through a person's action or omission. In such cases, both the rules of prudence and the required standard of care are violated. In many cases, without special knowledge, it is impossible to determine the real cause of the insured event. One of the ways to overcome this problem is expert examination.

In every case pending before a court, the parties' positions are mainly based on an expert opinion. However, there are also cases where the competence of experts, in general, cannot cover the need for conclusions necessary to resolve the dispute. Therefore, reliance solely on an expert opinion by a judge would constitute a significant violation and would hinder the adoption of a reasoned decision.

As is known, pursuant to Article 105 of the Civil Procedure Code, "no evidence has predetermined force for the court. The court evaluates evidence according to its inner conviction, which must be based on a comprehensive, complete, and objective examination thereof, as a result of which it reaches a conclusion as to the existence or non-existence of circumstances relevant to the case."

¹ Supreme Court of Georgia, Case № 091-2022, 23 February, 2023.

² Supreme Court of Georgia, Case № 1346-2024 23 January, 2025.

³ Supreme Court of Georgia, Case № 1475-2024 24 23 January, 2025.

At the same time, according to Article 172 of the same Code, “an expert opinion is not binding on the court and is assessed in accordance with the rule established by Article 105; however, the court’s refusal to accept the opinion must be substantiated in the judgment or ruling rendered in the case.”¹

According to the interpretation of the Supreme Court of Georgia, “a comprehensive, complete, and objective examination of evidence means studying and analysing it as a whole, on the basis of the comparison and correlation of which the court reaches a conclusion as to the existence or non-existence of circumstances relevant to the case. The court evaluates evidence from the perspective of their credibility or lack of credibility.”²

Accordingly, where the subject matter of the dispute is the imposition of the obligation to pay insurance compensation as a result of the occurrence of an insured event, the court must require the policyholder to prove the causal link between the insured event and the damage suffered, while the insurer must bear the burden of proving the circumstances excluding compensation.

The court is obliged to reach its decision on the basis of the totality of the evidence and, where an expert opinion exists, must not give it priority without prior assessment.

Conclusion. Motor vehicle insurance constitutes a special legal relationship that serves to protect citizens’ economic interests through compensation for damage by the insurer. The effective functioning of this institution depends both on the proper formulation of the contract and on the good-faith conduct of the parties, as well as the stability of legislation. In Georgia, the legal regulation of insurance, in particular Article 829 of the Civil Code of Georgia, creates a legal framework aimed at preventing harmful conduct, specifically cases in which the policyholder personally contributes to the occurrence of the insured event.

The article examined the example of Germany, which changed its approach toward gross negligence and linked the reduction of the amount of compensation to the degree of the policyholder’s fault, whereas in Georgia a strict approach still applies — full release from liability in the case of gross negligence or intentional conduct. This imposes an unjustifiably heavy burden on owners of motor vehicles, especially where the value of the insured object is high and society’s economic interest is increasing even further.

Determining the degree of the policyholder’s fault is a legally difficult and complex task, requiring a comprehensive assessment of both subjective and objective circumstances. Practice shows that, in many cases, it is difficult

¹ Supreme Court of Georgia, Case № 1475-2024 24 23 January, 2025.

² Supreme Court of Georgia, Case № 1339-1377-2014 24 23 January, 2015.

to distinguish ordinary negligence from gross negligence, which increases the number of court disputes.

In reviewing all of the foregoing, several recommendations have emerged, the consideration and implementation of which would bring insurance legislation closer to perfection. Article 829 of the Civil Code of Georgia requires modernization so that, in cases of gross negligence by the policyholder, instead of the complete exclusion of liability, a proportional reduction of compensation according to the degree of fault is taken into account. This recommendation corresponds to the reformed practice of the German Insurance Contract Act and ensures the proportionate protection of the rights of the parties to the contract.

Taking technological progress into account, it is necessary to develop legislation through regulations adapted to the specific characteristics of self-driving vehicles. In particular, specific insurance products should be developed that protect the interests of both consumers and insurance companies.

At the same time, the fair distribution of the burden of proof between the parties and the rendering of court decisions on the basis of the correlation and assessment of factual circumstances and evidence are of utmost importance.

Thus, the revision of existing regulations, the clarification of legal definitions, and the generalization of practice are necessary for the effective, fair, and sustainable functioning of the institution of insurance. Only in this way will it be possible to preserve a reasonable balance between the interests of participants in civil circulation and to strengthen public trust in the insurance system.