



**საქართველოს უზენაესი სასამართლო
განაჩენი
საქართველოს სახელით**

№119აპ-18
2018 წელი
ლ----- გ---, 119აპ-18

3 ივლისი,
ქ. თბილისი

**საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის
საქმეთა პალატამ შემდეგი შემადგენლობით:**

**გიორგი შავლიაშვილი (თავმჯდომარე)
ნინო გვენეტაძე, პაატა სილაგაძე**

ზეპირი მოსმენის გარეშე განიხილა მსჯავრდებულ გ--- ლ-----ის ინტერესების დამცველის, ადვოკატ რ----- ლ-----ას საკასაციო საჩივარი ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის 2018 წლის 15 იანვრის განაჩენზე.

აღწერილობითი ნაწილი:

1. ბრალდების შესახებ დადგენილების მიხედვით, **გ--- ლ-----ს**, - დ-----
-----, - ბრალი დაედო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევაში, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანებები, კერძოდ:

2015 წლის 13 ივნისს ს-----ის საავტომობილო გზის 4---

კილომეტრზე, ლ-----ის მუნიციპალიტეტის სოფელ ხ-----ას ტერიტორიაზე, გ--- ლ-----მ, რომელიც მართავდა ავტომანქანა „მაზდას“, სახელმწიფო ნომრით T-----, დაარღვია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის, 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნები და შეეჯახა საპირისპიროდ მოძრავ სამგზავრო ავტობუსს, სახელმწიფო ნომრით Y-----, რომელსაც მართავდა ა----- ა-----ი. შეჯახების შედეგად ავტობუსმა დაკარგა მოძრაობა, გადავიდა საპირისპირო ზოლში და შეეჯახა საპირისპიროდ მოძრავ „სკანიას“ მარკის სატვირთოს, სახელმწიფო ნომრით L-----, რომელსაც მართავდა ს----- გ-----ს. ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მ----- წ-----მა, ი---- დ-----მა და ა----- ა-----მა მიიღეს ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ხარისხის დაზიანებები, ხოლო ფ----- ჩ-----მა – ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება.

2. ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 27 სექტემბრის განაჩენით გ--- ლ----- ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ და გამართლდა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით წარდგენილ ბრალდებაში.

3. განაჩენი სააპელაციო წესით გაასაჩივრა ოზურგეთის რაიონული პროკურატურის პროკურორმა შოთა ჩხაიძემ და ითხოვა ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 27 სექტემბრის გამამართლებელი განაჩენის გაუქმება და გ--- ლ-----ის საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით დამნაშავედ ცნობა.

4. ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის 2018 წლის 15 იანვრის განაჩენით ოზურგეთის რაიონული პროკურატურის პროკურორ შოთა ჩხაიძის სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდა:

გაუქმდა ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 27 სექტემბრის გამამართლებელი განაჩენი გ--- ლ-----ის მიმართ. გ--- ლ----- - ცნობილ იქნა დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით და სასჯელის სახით განესაზღვრა ჯარიმა - 3000 ლარი. მასვე 1 წლითა და 6 თვით ჩამოერთვა ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

გაუქმდა გ--- ლ-----ის მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება – გირაო და გირაოს შემტანს განაჩენის აღსრულებიდან ერთი თვის ვადაში სრულად უნდა დაუბრუნდეს გირაოს სახით შეტანილი ფულადი თანხა – 4 000 ლარი.

ნივთმტკიცება - ავტომანქანა "მაზდა", სახელმწიფო ნომრით T-----,

რომელიც განთავსებულია "გ-----ის" სპეციალურ ავტოსადგომზე, საქმეზე მიღებული საბოლოო გადაწყვეტილების კანონიერ ძალაში შესვლის შემდეგ, უნდა დაუბრუნდეს მის მფლობელს.

5. კასატორი – მსჯავრდებულ გ--- ლ-----ის ინტერესების დამცველი, ადვოკატი რ----- ლ-----ა საკასაციო საჩივრით ითხოვს ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის 2018 წლის 15 იანვრის განაჩენის გაუქმებას იმ მოტივით, რომ განაჩენი უკანონო და დაუსაბუთებელია, ვინაიდან ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებები გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტით ვერ ადასტურებს გ. ლ-----ის ბრალეულობას; სააპელაციო სასამართლომ უსაფუძვლოდ გაიზიარა ბრალდების მხარის და უარყო დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი ექსპერტების ჩვენებები; სააპელაციო პალატამ ასევე დაუსაბუთებლად მიანიჭა უპირატესობა ს----- გ-----ს ჩვენებას, თავად შეითავსა ექსპერტის ფუნქციები და მოწმე გ-----ს ჩვენების საფუძველზე დაასკვნა, რომ გ. ლ-----მ დაარღვია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ კანონის მოთხოვნები.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

1. საკასაციო პალატამ განიხილა საკასაციო საჩივარი, შეისწავლა საქმის მასალები, შეამოწმა საჩივრის საფუძვლიანობა და მიაჩნია, რომ საჩივრის მოთხოვნა უნდა დაკმაყოფილდეს შემდეგ გარემოებათა გამო:

2. მოწმე ა----- ა-----მა განმარტა, რომ მუშაობს ფირმა „გ-----ში“ მძღოლად, თ-----ის ხაზზე. 2015 წლის 13 ივნისს, პირველის ნახევარზე, გამოვიდა თ----- ავტობუსს მართავდა თვითონ, ხოლო დამხმარე მძღოლი იყო ი--- დ-----ი. ავტობუსში იმყოფებოდა 14 მგზავრი. ლ-----ში, სოფელ ნ-----ში, მოძრაობდა 40-50 კმ/სთ სიჩქარით, თავისი გზის სავალ ნაწილზე, ხოლო საპირისპირო მხრიდან მოძრაობდა სატვირთო მანქანა. დაახლოებით 4 ან 5 მეტრი იყო დარჩენილი მათ შორის, როდესაც უეცრად, სატვირთო მანქანის უკანა მხრიდან გამოვიდა მსუბუქი მანქანა, დაუდგა წინ და დაეჯახა ავტობუსის მარჯვენა მხარეს. შეჯახების შედეგად ავტობუსი მიდიოდა თხრილისკენ, რის გამოც საჭე აიღო მარცხნივ და შეეჯახა საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ სატვირთო მანქანას, შემდეგ კი ინერციით გააგრძელა სვლა. მისთვის უცნობია, რა სიჩქარით მოძრაობდნენ სატვირთო და მსუბუქი ავტომანქანები. შემთხვევის ადგილას არის თუ არა ნებადართული გასწრება, არ იცის, თუმცა რადგან ფართო ხაზია მოცემული, გასწრება დაუშვებელია.

3. ანალოგიური ფაქტობრივი გარემოებები დაადასტურა ა----- ა-----ის დამხმარე მძღოლმაც - მოწმე ი--- დ-----მა.

4. მოწმე ს----- გ-----მა აჩვენა, რომ შემთხვევის დღეს მოძრაობდა ფ-----ნ ს-----ის მიმართულებით, „სკანიის“ ფირმის სატვირთო ავტომანქანით. იმ ადგილამდე, სადაც შეჯახება მოხდა, სოფელ ნ-----თან, მსუბუქმა ავტომანქანა „მაზდამ“ გადაასწრო და ჩადგა მასა და წინ მიმავალ თ-----ლ ტრაილერს შორის. „მაზდას“ მძღოლი ცდილობდა გასწრებას. შეატყო, რომ მანქანას საჭე მარჯვნივ ჰქონდა. როდესაც „მაზდას“ მძღოლმა თ-----ლი ტრაილერის გასწრება დაიწყო, გზა წყვეტილი ხაზით იყო გაყოფილი, რომელიც შემდეგ სქელდებოდა და იწყებოდა ღერძულა ხაზი. როდესაც მსუბუქმა ავტომანქანამ გასწრება დაიწყო, ავტობუსი იქნებოდა 20-30 მეტრში, შეჯახება კი მოხდა თ-----ლი ნომრების მქონე სატვირთო ავტომანქანის უკანა ბორბლებთან. „მაზდას“ მძღოლმა დაამუხრუჭა კიდევ, უკან დაბრუნება უნდოდა, მაგრამ ვეღარ მოახერხა. მისივე ჩვენებით, თ-----ლი ნომრის მქონე სატვირთოს არ მოუმატებია სიჩქარისათვის. ს----- გ-----მა მიუთითა საკუთარ გამოცდილებაზე და აღნიშნა, რომ დატვირთულ მანქანას 2-3 წუთი დასჭირდებოდა სიჩქარის მოსამატებლად. დაცვის მხარის შეკითხვაზე მოწმემ განმარტა, რომ არ იცის, კონკრეტული სატრანსპორტო საშუალება იყო თუ არა დატვირთული.

5. სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხვის დროს ს--- შ-----მა განმარტა, რომ 2015 წლის 13 ივნისს ი-----დან ჩამოუვიდა ავტომობილი „მაზდა ფამილია“ და გ--- ლ-----სთან ერთად წავიდა ბ----- მანქანის წამოსაყვანად.

ბ----- შეამოწმეს მანქანა ტექნიკურ გამართულობაზე. ბ-----დან თვითონ მართავდა ავტომანქანას, შ-----იდან კი მანქანის მართვა განაგრძო გ--- ლ-----მ. ლ-----ში გაასწრეს სატვირთო ავტომანქანას და ჩადგნენ აღნიშნული სატვირთოს წინ, ხოლო მათ წინ მიდიოდა ტრაილერი. როცა გასწრება დაიწყეს, საპირისპირო მხრიდან მომავალი სატრანსპორტო საშუალება არ ჩანდა, მხედველობის არე კი დაახლოებით 300 მეტრს შეადგენდა. მისული იყვნენ სატვირთოს კაბინასთან, როდესაც გ---მ დაიყვირა „უმატებსო“ და თვითონაც იგრძნო, რომ ტრაილერმა დაიწყო სიჩქარის მომატება და ამ დროს დაინახეს ავტობუსი. მისივე ჩვენებით, ავტობუსი ძალიან სწრაფად მიუახლოვდათ, რის გამოც ფიქრობს, რომ იგი დაახლოებით 100 კმ/სთ-ით მოძრაობდა.

6. ბრალდებულმა გ--- ლ-----მ განმარტა, რომ 2015 წლის 13 ივნისს მეგობარ ს--- შ-----თან ერთად წავიდა ქალაქ ბ----- ს---ს მანქანის წამოსაყვანად. ბ----- შეამოწმეს ავტომანქანის ტექნიკური გამართულობა და წავიდნენ თ-----. შ-----თან შეჩერდნენ, საჭესთან

თვითონ დაჯდა და განაგრძეს სვლა თ-----ენ. დაახლოებით 5 საათისთვის მათ წინ მოძრაობდა ორი სატვირთო ავტომობილი. როცა დარწმუნდა, რომ ჰქონდა მანევრის განხორციელების შესაძლებლობა, დაიწყო მანევრი, გაუსწრო ერთ მანქანას და ჩადგა სატვირთოებს შორის. მის წინ მიდიოდა თ-----ლნომრიანი სატვირთო. წყვეტილი ხაზის გამო კვლავ დაიწყო გასწრება. მივიდა რა მისაბმელთან, იგრძნო, რომ მისი მანქანა უძრავი იყო სატვირთო მანქანის მიმართ და მიხვდა, რომ სატვირთომ მოუმატა სიჩქარეს, რის გამოც სიგნალით ანიშნა, თუმცა სატვირთომ არ დაუკლო სიჩქარეს. აღნიშნულის გამო იძულებული გახდა, მარცხენა მხარეს გადასულიყო და ამ დროს მოხდა შეჯახება ავტობუსთან, რომელიც გამოჩნდა გზის საპირისპირო მხრიდან. გასწრებისას ხილვადობა კარგი ჰქონდა და როცა დარწმუნდა, რომ გზა თავისუფალი იყო, მაშინ დაიწყო მანევრის შესრულება. როდესაც სიჩქარეს მოუმატა სატვირთომ, შემდეგ შენიშნა ავტობუსი, რომელიც დანახვის მომენტში მისგან 100-150 მეტრით იქნებოდა დაშორებული. მისივე ჩვენებით, თ-----ლი ნომრის მქონე სატვირთოს სიჩქარისთვის რომ არ მოემატებინა, გასწრების მანევრის დასრულებას შეძლებდა და ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მოხდებოდა. გ--- ლ-----მ ასევე აღნიშნა, რომ ავტობუსი ჩქარა მიუახლოვდა და ამით მიხვდა, რომ იგი ჩქარა მოძრაობდა. ავტობუსის მძღოლს რომ მუხრუჭი გამოეყენებინა, მაშინ მოასწრებდა გზიდან გადასვლას.

7. სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხვისას გამომძიებელმა დ----- ჯ-----ემ განმარტა, რომ მორიგემ შეატყობინა სოფელ ნ-----თან ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ. თ-----ლნომრებიანი ტრაილერის მონაცემები ვერ დაადგინეს. გ--- ლ-----მ სადაც გასწრება დაიწყო, იქ არის წყვეტილი ხაზი. ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს ბრალეული მხარის დადგენა ექსპერტის უფლებამოსილებას წარმოადგენს. დ----- ჯ-----ემ დაადასტურა შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში მითითებული გარემოებების სისწორე.

8. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო - კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის ა----- სამსახურის 2015 წლის 26 ნოემბრის ავტოტექნიკური ექსპერტიზის N----- დასკვნითა და თანდართული ფოტოცხრილით, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მძღოლ გ--- ლ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის ქვეპუნქტ გ)-ს მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში ეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა არ მოხდებოდა. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მძღოლ ა----- ა-----ს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ

აღინიშნება. ასევე, მძღოლ ს----- გ-----ს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება (ექსპერტი ზ.ხ-----).

9. მოწმის სახით დაკითხვისას ექსპერტმა ზ----- ხ-----მ აღნიშნა, რომ შეისწავლა საქმის მასალები და დაასკვნა, რომ ა----- ა-----სა და ს----- გ-----ს მანქანები რომ გაეჩერებინათ, შეჯახება მაინც მოხდებოდა. გ--- ლ----- ვალდებული იყო, დარწმუნებულიყო, რომ გასწრებას შეძლებდა და რადგან მოხდა შეჯახება, შესაბამისად, არ იყო დარწმუნებული. იმ შემთხვევაში, თუ წინ მიმავალი ავტომანქანა მოუმატებდა სიჩქარეს, თუ გ--- ლ-----ს ჰქონდა შესაძლებლობა, ის უნდა დაბრუნებოდა თავის პირვანდელ მდგომარეობას, გასასწრები ავტომანქანის უკან. ზ----- ხ-----მ აღნიშნა, რომ ავტობუსის, სატვირთოსა და მსუბუქი ავტომანქანის მძღოლები განსხვავებულად აღწერენ სიტუაციას და ძნელია იმის თქმა, რეალურად როგორ განვითარდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. ექსპერტმა აგრეთვე აღნიშნა, რომ ავტომანქანის მარჯვენა საჭე ავტოსაგზაო შემთხვევასთან კავშირში არ იყო, რადგან საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონი ერთმანეთისგან არ განასხვავებს მარჯვენა და მარცხენა საჭის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებს. ექსპერტიზის დასკვნის შედგენის დროს იხელმძღვანელა 2015 წლის 16 ნოემბრის დადგენილებაში მითითებული გარემოებებით და მის საფუძველზე შეადგინა ექსპერტიზის დასკვნა. თავდაპირველად მიიღო 2015 წლის 14 აგვისტოს დადგენილება, თუმცა დაუბრუნა გამომძიებელს, რომ დაეზუსტებინა გარემოებები. გამომძიებელმა დაკითხა ორი მოწმე – ს----- გ----- და ა----- ა-----ი და 2015 წლის 16 ნოემბერს დანიშნა ავტოტექნიკური ექსპერტიზა. ზ----- ხ-----მ აღნიშნა, რომ ჩვენებებს შორის წინააღმდეგობები, საქმეში დამატებითი ინფორმაციის მიღების მიუხედავად, კვლავ შენარჩუნდა. ავტობუსისა და უკან მიმავალი სატვირთოს მძღოლებისთვის 3 ან 5 კმ/სთ სიჩქარეს მომატება იმ სატრანსპორტო საშუალების მხრიდან, რომელსაც ასწრებდა გ--- ლ-----, ძნელი შესამჩნევი იქნებოდა. თუმცა მძღოლი, რომელიც გვერდით მიჰყვება ავტომანქანას, ადვილად შეამჩნევს სიჩქარის მომატებას. ზ----- ხ-----მ მიუთითა იმ გარემოებაზე, რომ ავტომობილის მიერ სიჩქარის მომატების ფაქტს ვერცერთი ექსპერტი ვერ დაადგენდა და აღნიშნული გარემოება გამომძიებელს უნდა დაედგინა. გამომძიებელს რომ დაედგინა სატვირთოს მონაცემები და დაეკითხა მძღოლი, ეს მტკიცებულება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი იქნებოდა.

10. „ტრანსპორტი და პრობლემების“ კვლევის ექსპერტიზის ცენტრის მიერ 2016 წლის 4 მარტს გაცემული ექსპერტიზის N----- დასკვნითა და თანდართული ფოტოსურათებით, 2015 წლის 13 ივნისს

მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია ავტომობილ „მაზდას“ N----- მძღოლის გ--- ლ-----ის მოქმედებამ, მისმა არასწორად შესრულებულმა მანევრმა - გასწრებამ ამოუცნობი სატვირთო ავტომობილისთვის და მის მიერ მანევრირებისას უსაფრთხოების ზომების დაუცველობამ. მან უგულვებელყო „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32.1. 33.2 და 34.3. მუხლის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნები. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე სამგზავრო ავტობუსის Y----- მძღოლ ა----- ა-----ზე მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა, ტექნიკური თვალსაზრისით, დამოკიდებული არ იყო. მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების უგულვებელყოფა არ აღინიშნება (ექსპერტი რ. ვ-----).

11. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო-კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2016 წლის 17 ივნისის კომისიური ავტოტექნიკური ექსპერტიზის N----- დასკვნით, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მძღოლ გ--- ლ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტისა და 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში ეს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა არ მოხდებოდა. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მძღოლ ა----- ა-----ს შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. ასევე, მძღოლ ს----- გ-----ს შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება (ექსპერტები - რ. ვ----- და ლ. ფ-----ი).

12. სასამართლო სხდომაზე ექსპერტმა რ----- ვ-----მა განმარტა, რომ მისი მოსაზრებით, ორივე მძღოლის ხილვადობის არე დაახლოებით 200 მეტრს წამოადგენდა. გაითვალისწინა, რომ გ--- ლ----- პირველად მართავდა აღნიშნულ ავტომანქანას, რომელიც იყო მარჯვენასაჭიანი. იმ გარემოების მხედველობაში მიღებით, რომ ავტომანქანა იყო ახალი ჩამოყვანილი საზღვარგარეთიდან, გ--- ლ-----მ ვერ შეაფასა მანქანის ტექნიკური მახასიათებლები. მან მონაწილეობა მიიღო კომისიურ ექსპერტიზაში, რა დროსაც გაიყო ექსპერტთა პოზიციები. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ექსპერტისა და მისი პოზიციები ერთმანეთს დაემთხვა. სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტმა დ----- გ-----მა კი განსხვავებული დასკვნა შეადგინა. მისივე ჩვენებით, „მაზდას“ მარკის ავტომანქანის მძღოლს ჰქონდა გასწრების უფლება, რადგან გზა არის წყვეტილი ხაზით გაყოფილი. რ----- ვ-----

—მა აღნიშნა, რომ გასწრების მანევრის შესრულების დროს ის მძღოლი, რომელსაც ასწრებენ, თუ მოუმატებს სიჩქარეს, იგი დაარღვევს კანონს. მხოლოდ გ--- ლ-----ის ზეპირი განმარტება, რომ სატვირთო ავტომანქანამ მოუმატა სიჩქარეს, რის გამოც ვერ შეძლო მანევრის დასრულება, არ გაიზიარა. ასევე არ იზიარებს ავტობუსის მძღოლის ჩვენებას, რომ მსუბუქი ავტომანქანა იმ დროს გამოვიდა გასწრებაზე, როდესაც ავტობუსს 4 მეტრი ჰქონდა დარჩენილი სატვირთოსთვის გვერდის ჩასავლელად, რადგან ამ შემთხვევაში გ--- ლ-----ს მხრიდან თვითმკვლელობის ტოლფასი იქნებოდა გასწრების მანევრის დაწყება. აღნიშნულის გამო ეთანხმება დ---- გ-----ს, რომ 20 მეტრი იქნებოდა მანძილი, ხოლო მხედველობის არე 160 მეტრს შეადგენდა. ადგილმდებარეობის შესწავლის შედეგად დაადგინა, რომ გ--- ლ-----ს გასწრების დაწყების მომენტში არ დაურღვევია კანონი, რადგან გასწრების უფლება ჰქონდა.

13. სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ლ---- ფ-----მა განმარტა, რომ მუშაობს საქართველოს შსს საექსპერტო კრიმინალისტიკურ დეპარტამენტში. მონაწილეობდა კომისიურ ექსპერტიზაში და რ---- ვ-----თან ერთად გასცა დასკვნა, ხოლო მესამე ექსპერტი არ დაეთანხმა მათ და სხვა დასკვნა შეადგინა. დაადგინეს, რომ გზის სავალ ნაწილზე მუხრუჭის ან მოცურების კვალი არ იყო დატოვებული. გასწრების მანევრის შესრულების დროს მძღოლს უნდა გაეთვალისწინებინა, რომ სატრანსპორტო საშუალება, რომელსაც ასწრებდა, იყო დატვირთული და მსუბუქ ავტომანქანას გასწრება არ გაუჭირდებოდა, რადგან სატვირთოს სიჩქარის მოსამატებლად 5-6 წამი დასჭირდებოდა. გასწრების დროს მძღოლს ასევე უნდა გაეთვალისწინებინა ავტობუსის სიჩქარე. მისივე განმარტებით, ის გარემოება, რომ „მაზდას“ საჭე მარჯვნივ აქვს, არ იყო ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევი მიზეზი. ლ---- ფ-----ის განმარტებით, როდესაც მსუბუქმა ავტომანქანამ დაიწყო გასწრება, ავტობუსი 10 მეტრში იქნებოდა. დაცვის მხარის შეკითხვაზე, ჩვენებების წინააღმდეგობის დროს რატომ მიაღწია უპირატესობა ავტობუსის და სატვირთოს მძღოლების ჩვენებებს, ლ---- ფ-----მა აღნიშნა, რომ ვერ განსაზღვრეს, როგორ მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევის მექანიზმი და რადგან გამომძიებელმა ჩაწერა დადგენილებაში, რომ სატვირთოს არ მოუმატებია სიჩქარისთვის, ამიტომ გაიზიარა ეს გარემოება. იმ შემთხვევაში, თუ გამომძიებელი დადგენილებაში მიუთითებდა სატვირთოს მხრიდან გასწრების დროს სიჩქარის მომატებაზე, გამოითვლიდნენ ამ გარემოებას და დაადგენდნენ შესაბამის შედეგს. მსუბუქი ავტომანქანის მძღოლს ჰქონდა გასწრების უფლება, რადგან გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე არის წყვეტილი ხაზი.

14. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2015 წლის 18 დეკემბრის სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის N----- დასკვნითა და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დასტურდება, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლ ა. ა-----ისა და ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე. თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა (ექსპერტი დ. გ-----ი).

15. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო -ტექნიკურ -ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2016 წლის 16 აგვისტოს N----- დასკვნითა და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დგინდება, რომ მოცემულ კონკრეტულ პირობებში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლ ა. ა-----ისა და ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ამ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე. თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა (ექსპერტები - ე. გ----- და დ. გ-----ი).

16. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო ტექნიკურ -ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2017 წლის 24 იანვრის N----- დასკვნითა და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დგინდება: 1. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლ ა. ა-----ისა და ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის

მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ამ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე. თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა; 2. საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, არ შეიძლებოდა განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც ეს შემთხვევაში მონაწილე ავტობუსისა და სატვირთო ავტომობილის მძღოლების დაკითხვების ოქმებშია მოცემული. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებელია განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც ეს შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლის (გ--- ლ-----ის) დაკითხვის ოქმშია მოცემული; 3. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, მოუმატა თუ არა სიჩქარეს გამოძიებით დაუდგენელი (უნაგირა საწევარი) ავტომობილის მძღოლმა, სატვირთო ავტომობილის მძღოლისათვის შეუმჩნეველი იქნებოდა. სიჩქარის მომატებას, ცხადია, გაცილებით უფრო რეალურად აღიქვამდნენ გამსწრები ავტომობილის მძღოლი და მისი მგზავრი, ვინაიდან ამ მომენტისათვის მათი ავტომობილი იმყოფებოდა გასასწრები სატრანსპორტო საშუალების გვერდზე და, ტექნიკური თვალსაზრისით, მხოლოდ მათი ავტომობილიდან იქნებოდა შესაძლებელი, აღექვა ადამიანს გვერდზე მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარის შემცირება ან მომატება, რასაც, ცხადია, შემხვედრი და თანმხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლები ფიზიკურად ვერ აღიქვამდნენ; 4. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, შეეძლო მის მიერ დაწყებული მანევრის სრულად და უსაფრთხოდ შესრულება, თუ გასასწრები სატვირთო ავტომობილი გასწრების პროცესში სიჩქარეს არ გაზრდიდა (ხელს არ შეუშლიდა მანევრის შესრულების პროცესში). ამდენად, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მანევრის დაწყება მძღოლ გ. ლ-----ის მიერ, ტექნიკური თვალსაზრისით, გამართლებული იყო და მისი (მძღოლ გ. ლ-----ის) მოქმედება არ ეწინააღმდეგება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნებს. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, როცა გასასწრებმა ავტომობილმა სიჩქარის მომატებით არ მისცა საშუალება გამსწრები ავტომობილის მძღოლს ბოლომდე მიეყვანა დაწყებული მანევრი, ისე, როგორც მოცემულია წარმოდგენილ საქმეში, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ს არ ექნებოდა შესაძლებლობა შეესრულებინა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის I პუნქტის, 33-ე მუხლის I პუნქტისა და 34-ე მუხლის მე-3

პუნქტის მოთხოვნები (ექსპერტები - დ. გ-----ი, ვ. ლ-----, ზ. ბ-----
----ი).

17. სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტმა დ---- გ----
----მა განმარტა, რომ ა----- ა-----სა და გ--- ლ-----ს არ შეეძლოთ
შეჯახების თავიდან აცილება. საგზაო შემთხვევის შედეგად დამდგარი
შედეგის თავიდან აცილება შეეძლო დაუდგენელმისაბმელიანი
სატრანსპორტო საშუალების მძღოლს. კომისიური ექსპერტიზის
ფარგლებში არ დაეთანხმა რ---- ვ-----სა და ლ---- ფ-----ს,
რადგან ისინი გაანგარიშების გარეშე ადგენდნენ შედეგს და
ეყრდნობოდნენ დადგენილებაში მითითებულ გარემოებებს, რაც
დარღვევას წარმოადგენდა. არ გაიზიარა ა----- ა-----ის ჩვენება, რომ
მსუბუქი ავტომობილი 4 მეტრში გამოვიდა მანევრზე, რადგან ასეთი
ფაქტი შეუძლებელია მომხდარიყო. გ--- ლ-----ისა და ს--- შ-----ის
ჩვენებები გაიზიარა, რადგან მათ უფრო შეეძლოთ, ზუსტად აღექვათ
ფაქტობრივი გარემოებები, ვიდრე 50 მეტრში მყოფი სატვირთოს
მძღოლს, რომელსაც გარკვეული დრო დასჭირდებოდა იმ ფაქტის
აღსაქმელად, მოუმატა თუ არა სიჩქარეს მის წინ მიმავალმა თ-----ლი
ნომრის მქონე სატვირთომ. რაც შეეხება ავტობუსის მძღოლს, მისი
ჩვენება არ გაიზიარა, რადგან შემხვედრი სატრანსპორტო საშუალების
მძღოლი ვერ შეძლებდა, განესაზღვრა თ-----ლი სატვირთოს მიერ
სიჩქარის მომატების ფაქტი. მისივე ჩვენებით, ავტომობილის
შესაძლებლობის გაგება შეიძლება მანქანის მართვის დაწყებისთანავე.
დ---- გ-----მა აღნიშნა, რომ როდესაც მძღოლი ასწრებს იმ ადგილას,
სადაც გასწრება ნებადართულია, იგი არ არის ვალდებული,
აკონტროლოს, გვერდით მიმავალი ავტომობილი მოუმატებს თუ არა
სიჩქარეს. დ---- გ-----მა აღნიშნა, რომ ასეთ ვითარებაში ექსპერტებს
უნდა მოეთხოვათ და გამომძიებელს უნდა ჩაეტარებინა საგამომძიებო
ექსპერიმენტი და ამ გზით უნდა დაედგინა გამომძიებელს, რომელი
მოწმის ჩვენება იყო სწორი და რომელი –მცდარი.

18. სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხვის დროს ექსპერტმა
ვ----- ლ-----მა განმარტა, რომ მონაწილეობდა კომისიურ
ექსპერტიზაში. ექსპერტიზა ჩატარა დ---- გ-----სა და ზ-----
თან ერთად. დაადგინა, რომ გ--- ლ-----ს ჰქონდა გასწრების უფლება და
მანევრის დაწყების დროს ავტობუსი არ იმყოფებოდა მხედველობის
არეში. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ გაიზიარა, რადგან შემხვედრი
ავტობუსი ვერ აღიქვამს სიჩქარეს და ამ სიჩქარეს უკეთ აღიქვამს
პარალელურად მოძრავი მანქანა, რომელიც უფრო გრძნობს სიჩქარის
მომატებას. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ გაიზიარა იმის გამო, რომ ა--
---- ა-----მა მიუთითა 4 მეტრში მსუბუქი ავტომანქანის გამოსვლაზე,
რაც არაგონივრულია, რადგან 4 მეტრში გასწრებაზე გამოსვლის

შემთხვევაში ასეთი შეჯახება არ განვითარდებოდა. შეჯახება მოხდა წინა მარჯვენა კუთხეებით, ე.ი. გზის შუა ადგილის შემდეგ. არ იზიარებს რ----- ვ-----ს დასკვნას, რომელიც აცხადებს, რომ ავტობუსთან შეჯახება მოხდა მარცხენა კუთხეში, რადგან შეჯახება ავტობუსის მარჯვენა კუთხეში მოხდა. მისივე ჩვენებით, უკან თანმხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატვირთოს მძღოლი ვერ იგრძნობდა, მოუმატა თუ არა სიჩქარეს წინა სატვირთომ, რადგან დროის მოკლე პერიოდში მძღოლი ვერ აღიქვამდა ამ გარემოებას. გ--- ლ-----ს არ შეეძლო თავის ზოლში დაბრუნება, რადგან ამ შემთხვევაში უფრო ცუდი შედეგი დადგებოდა. ვ----- ლ-----მა აღნიშნა, რომ იზიარებს გ--- ლ-----ისა და ს--- შ-----ის ჩვენებებს, რაც უკავშირდება სატვირთოს მხრიდან სიჩქარის მომატებას, რადგან სხვაგვარად ეს მექანიზმი ვერ განვითარდებოდა.

19. სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხვის დროს ზ----- ბ----- —---მა განმარტა, რომ დ---- გ-----სა და ვ----- ლ-----თან ერთად ჩაატარა ექსპერტიზა. არ იზიარებს ექსპერტ რ----- ვ-----ს დასკვნას, რომ შეჯახება მოხდა ავტობუსის მარცხენა მხარეს, რადგან დადგენილია, რომ მსუბუქ ავტომანქანასთან შეჯახების ადგილი არის ავტობუსის მარჯვენა მხარე. ასევე არ იზიარებს მძღოლის განმარტებას, რომ არ დაამუხრუჭა, ვინაიდან ავტობუსი ამოტრიალდებოდა, რადგან მუხრუჭი იმიტომ აქვს სატრანსპორტო საშუალებას, რომ უნდა გამოიყენო. შეჯახებამდე რატომ არ დაამუხრუჭა ავტობუსის მძღოლმა, მისთვის გაუგებარია. გ--- ლ-----ს ჰქონდა გასწრების დაწყების უფლება, რადგან გასწრების ამკრძალავი ნიშანი გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე არ არის. კვლევის დროს გამოყენებული ფორმულის მეშვეობით დაადგინა, რომ გ--- ლ----- შეძლებდა გასწრების მანევრის დასრულებას შეჯახების გარეშე, სატვირთოს რომ არ მოემატებინა სიჩქარისათვის. როდესაც სატვირთო ავტომანქანამ მოუმატა სიჩქარეს, ამ დროს გამოჩნდა ავტობუსი, გ--- ლ-----მ კვლავ დაასრულა მანევრი და მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. ზ----- ბ-----მა აღნიშნა, რომ ექსპერტის დანიშნულება არის გამოთვლა და ამ გზით შედეგამდე მისვლა. გამოთვლის გარეშე, სიტყვიერად ყველა შედეგის თქმა შეიძლება.

20. სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტმა ე----- გ----- —---მა განმარტა, რომ დ---- გ-----თან ერთად ჩაატარა ექსპერტიზა. გამომძიებლის დადგენილებაში მოცემული გარემოებების გარდა, ექსპერტი ვალდებულია, შეისწავლოს საქმის მასალები და დაადგინოს ფაქტობრივი გარემოებები. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ გაიზიარა. ასევე, არც სატვირთოს მძღოლის ჩვენება გაიზიარა, რადგან უკან მოძრაობდა, დაახლოებით 50 მეტრში. თანმხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატვირთოს აჩქარება არის ეტაპობრივი და დროის მცირე

მონაკვეთში სიჩქარის მომატებას ვერ შეამჩნევდა უკან მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი, ამისათვის უფრო მაღალი სიჩქარე უნდა განევიტარებინა და დიდი მონაკვეთი უნდა გაეკლო. 2-3 წამში კი შეუძლებელია თანმხვედრი მიმართულებით უკან მიმავალმა მძღოლმა განსაზღვროს, რომ მოუმატა თუ არა წინა ავტომობილმა სიჩქარეს. „მაზდას“ მძღოლი შეამჩნევდა აღნიშნულ გარემოებას, რადგან „მაზდა“ სატვირთოს პარალელურად მოძრაობდა და ამ ავტომანქანაში მყოფები უფრო შეამჩნევდნენ სიჩქარის მომატებას. არ გაიზიარა ავტობუსის მძღოლის ჩვენება, რადგან 4 მეტრზე მითითება არარეალურია. ამ მონაცემის გაზიარების შემთხვევაში, როგორც კი „მაზდა“ გადავიდოდა გასწრებაზე, იქვე შეეჯახებოდა ავტობუსს. „მაზდას“ მძღოლს რომ დაეწყო გაჩერება და თავის ზოლში დაბრუნება, ამისთვის დასჭირდებოდა 71 მეტრი და ამ მანძილის გავლას ვერ მოასწრებდა. ავტობუსის მძღოლს მუხრუჭი რომ გამოეყენებინა, „მაზდას“ მძღოლი შეძლებდა შემთხვევის თავიდან აცილებას. მისივე ჩვენებით, სატვირთო ავტომანქანა რამდენ ხანში მოუმატებდა სიჩქარეს, არ იცის, რადგან დაუდგენელია ავტომობილის ტექნიკური მონაცემები.

21. ზემოაღნიშნული მტკიცებულებების გაანალიზებისა და ურთიერთშეჯერების შედეგად სასამართლომ დაასკვნა, რომ პროკურორის პოზიციას გ--- ლ-----ის დამნაშავედ ცნობის შესახებ საფუძვლად არ უდევს საკმარისი მტკიცებულებითი ბაზა. შესაბამისად, ბრალდების მხარის ვერსია გ--- ლ-----ის ბრალეული ქმედების შესახებ, რამაც გამოიწვია ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა, ვერ სცდება ვარაუდს, რის გამოც ვერ იქნება გაზიარებული, ვინაიდან პირის ბრალდება არ შეიძლება ეფუძნებოდეს ეჭვებსა და ვარაუდებს, იგი უნდა გამომდინარეობდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ, უტყუარ და საკმარის მტკიცებულებათა ერთობლიობიდან.

22. ბრალდების მოწმეთა ჩვენებები არ არის თანმიმდევრული და ურთიერთთავსებადი, ისინი არსებითი მნიშვნელობის მქონე ფაქტობრივ გარემოებებთან დაკავშირებით, განსხვავებული შეფასებების საფუძველს იძლევა და წარმოშობს გონივრულ ეჭვს გ--- ლ-----ის მიერ ინკრიმინირებული დანაშაულის ჩადენის შესახებ, რომელიც საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპის - „in dubio pro reo - ს“ გათვალისწინებით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის სასარგებლოდ.

23. პალატა ვერ გაიზიარებს მოწმეების - ა----- ა-----ისა და ი---- დ-----ის ჩვენებებს, რომ დაახლოებით 4 ან 5 მეტრი იყო დარჩენილი საპირისპიროდ მოძრავი სატვირთო ავტომობილისთვის რომ ჩაეარათ, მაგრამ უეცრად, სატვირთო მანქანის უკანა მხრიდან გამოვიდა მსუბუქი ავტომანქანა. ასევე, სასამართლო არ იზიარებს სკანის ფირმის

სატვირთო ავტომანქანის მძღოლის, ს----- გ-----ს ჩვენებას, რომ როდესაც მსუბუქმა ავტომანქანამ გასწრება დაიწყო, სამგზავრო ავტობუსი იქნებოდა 20-30 მეტრში, შეჯახება კი მოხდა თ-----ლი ნომრების მქონე სატვირთო ავტომანქანის უკანა ბორბლებთან, „მაზდას“ მძღოლმა დაამუხრუჭა კიდევ, უკან დაბრუნება უნდოდა, მაგრამ ვეღარ მოახერხა, ვინაიდან, გარდა იმისა, რომ მოწმეთა ჩვენებებს შორის წინააღმდეგობაა მანძილთან დაკავშირებით, მათი - ა----- ა-----ის, ი-----ისა და ს----- გ-----ს - ჩვენებების მართებულობა თავად ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილმა ექსპერტებმა უარყვეს, კერძოდ:

23.1. ექსპერტმა რ----- ვ-----მა განმარტა, რომ არ იზიარებდა ავტობუსის მძღოლის ჩვენებას, რომ მსუბუქი ავტომანქანა იმ დროს გამოვიდა გასწრებაზე, როდესაც ავტობუსს 4 მეტრი ჰქონდა დარჩენილი სატვირთოსთვის გვერდის ჩასავლელად, რადგან ასეთი ქმედება გ--- ლ-----ის მხრიდან თვითმკვლელობის ტოლფასი იქნებოდა. ექსპერტმა ლ----- ფ-----მა განმარტა, რომ გზის სავალ ნაწილზე მუხრუჭის ან მოცურების კვალი არ იყო დატოვებული, რითაც უარყო სატვირთო ავტომანქანის მძღოლს ს----- გ-----ს ჩვენების ის ნაწილი, სადაც მოწმე საუბრობს „მაზდას“ მარკის ავტომანქანის მძღოლის მიერ დამუხრუჭებასა და დაუდგენელი სატვირთოს უკან ჩადგომის მცდელობაზე.

23.2. ხსენებულ მოწმეთა ჩვენებების არარეალურობაზე ისაუბრეს დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილმა ექსპერტებმაც, კერძოდ:

23.3. ექსპერტმა დ----- გ-----მა აღნიშნა, რომ არ გაიზიარა ა----- ა-----ის ჩვენება მსუბუქი ავტომობილის 4 მეტრში მანევრზე გამოსვლის შესახებ, რადგან ასეთი რამე ფაქტობრივად შეუძლებელი იყო. ექსპერტმა ვ----- ლ-----მა განმარტა, რომ ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ გაიზიარა იმის გამო, რომ ა----- ა-----მა მიუთითა 4 მეტრში მსუბუქი ავტომანქანის გამოსვლაზე, რაც არაგონივრულია, რადგან 4 მეტრში გასწრებაზე გამოსვლის შემთხვევაში ასეთი შეჯახება არ განვითარდებოდა. ექსპერტმა ე----- გ-----მა ასევე არ გაიზიარა ავტობუსის მძღოლის ჩვენება, რადგან 4 მეტრზე მითითება არარეალური იყო. ამ მონაცემის გაზიარების შემთხვევაში, როგორც კი მაზდა გადავიდოდა გასწრებაზე, იქვე შეეჯახებოდა ავტობუსს და მექანიზმი სხვაგვარად განვითარდებოდა.

23.4. ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2017 წლის 24 იანვრის N----- დასკვნით, საქმეში

არსებული მასალების მიხედვით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, არ შეიძლება განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც ეს შემთხვევაში მონაწილე ავტობუსისა და სატვირთო ავტომობილის მძღოლების დაკითხვების ოქმებშია მოცემული. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებელია განვითარებულიყო იმ პირობებში, როგორც ეს შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლის დაკითხვის ოქმშია მოცემული.

23.5. აღნიშნულიდან გამომდინარე, სასამართლოს მიაჩნია, რომ ა----- ა-----ის, ი----- დ-----ისა და ს----- გ-----ს ჩვენებები არ ასახავს ობიექტურ რეალობას და ვერ იქნება გაზიარებული.

24. გ--- ლ-----ის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფის ფაქტის დასადაგენად პალატა ვერ დაეყრდნობა ასევე ბრალდების მხარის მიერ ჩატარებულ ექსპერტიზებსა და ექსპერტთა ჩვენებებს, შემდეგ გარემოებათა გამო:

24.1. იმის გათვალისწინებით, რომ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლს გააჩნია ბლანკეტური ხასიათი, ამდენად, უსაფრთხოების წესის დარღვევის დადგენის სახელმძღვანელო ნორმატიულ აქტს წარმოადგენს საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“. უსაფრთხოების წესის დარღვევის დამადასტურებელი ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მტკიცებულებაა ექსპერტიზის დასკვნა, ვინაიდან იმის დასადაგენად, წინდახედულობის ნორმის დარღვევამ გამოიწვია თუ არა სისხლისსამართლებრივად დასჯადი შედეგი, საჭიროა სპეციალური ცოდნა. ამიტომ სატრანსპორტო დანაშაულებთან მიმართებით განსაკუთრებული მნიშვნელობა სწორედ ექსპერტიზის დასკვნასა და მის უტყუარ/კატეგორიულ ხასიათს ენიჭება (სუსგ №462აპ-16).

24.2. მოცემულ შემთხვევაში ბრალდების მხარის ექსპერტიზები, პალატის შეფასებით, ვერ აკმაყოფილებს უტყუარობის სტანდარტს, კერძოდ:

24.3. ექსპერტიზის დასკვნები ემყარება იმ მოწმეთა (ა----- ა-----ი, ი----- დ-----ი და ს----- გ-----) მიერ მითითებულ ფაქტობრივ გარემოებებს, რომელთა ჩვენებების მართებულობა თავად ექსპერტიზის დასკვნის გამცემმა ექსპერტებმა უარყვეს.

24.4. „ტრანსპორტი და პრობლემების“ კვლევის ექსპერტიზის ცენტრის 2016 წლის 4 მარტს გაცემული ექსპერტიზის N----- დასკვნა, რომლის შინაარსი სასამართლო პროცესზე დაადასტურა ექსპერტმა რ-----

ვ-----მა, გამოკვლევით ნაწილში შეიცავს მნიშვნელოვან ცდომილებას, კერძოდ: ექსპერტიზის დასკვნის გამოკვლევით ნაწილში აღნიშნულია, რომ სამგზავრო ავტობუსს წინა, მარცხენა საბურავის მიდამოში შეეჯახა ავტომობილი „მაზდა“. ექსპერტიზის დასკვნაში აღნიშნული გარემოება არ არის სწორად მითითებული, რადგან თავად სამგზავრო ავტობუსის მძღოლი ა----- ა-----ი მიუთითებს, რომ მსუბუქი ავტომანქანა შეეჯახა წინა, მარჯვენა მხარეს. ამავე გარემოებას ადასტურებს მსუბუქი ავტომანქანის მძღოლი გ--- ლ-----ს. ასევე, ექსპერტმა ზ----- ბ-----მა განმარტა, რომ არ იზიარებდა ექსპერტ რ--- -- ვ-----ს დასკვნას, რომ შეეჯახება მოხდა ავტობუსის მარცხენა მხარეს, რადგან დადგენილი იყო, რომ მსუბუქ ავტომანქანასთან შეეჯახების ადგილი არის ავტობუსის მარჯვენა მხარე.

24.5. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო-კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის ა----- სამსახურის 2015 წლის 26 ნოემბრის ავტოტექნიკური ექსპერტიზის N----- დასკვნის გამცემა ექსპერტმა ზ----- ხ-----მ აღნიშნა, რომ ავტობუსის, სატვირთოსა და მსუბუქი ავტომანქანის მძღოლები განსხვავებულად აღწერენ სიტუაციას და ძნელია იმის თქმა, რეალურად როგორ განვითარდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. ამდენად, თავად ექსპერტმა მიუთითა, რომ საქმეში არსებული ფაქტობრივი გარემოებები ერთმანეთს ეწინააღმდეგებოდა, რაც წარმოშობს ეჭვს ექსპერტიზის დასკვნის მართებულობასთან დაკავშირებით, რადგან თუ ფაქტობრივი გარემოებები უტყუარად არ იყო დადგენილი, რომელი მტკიცებულებებით იხელმძღვანელა ექსპერტმა და რატომ მიანიჭა ამა თუ იმ მტკიცებულებას უპირატესი მნიშვნელობა უცნობია.

24.6. რაც შეეხება შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო-კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2016 წლის 17 ივნისის კომისიური ავტოტექნიკური ექსპერტიზის N----- დასკვნას, ექსპერტმა ლ--- ფ-----მა განმარტა, რომ ვერ განსაზღვრეს, როგორ მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევის მექანიზმი და რადგან გამომძიებელმა ჩაწერა დადგენილებაში, რომ სატვირთოს არ მოუმატებია სიჩქარისთვის, ამიტომ გაიზიარა ეს გარემოება. ამასთან დაკავშირებით, პალატა მიუთითებს, რომ როგორც დაცვის, ისე თავად ბრალდების მხარის ექსპერტებმაც მიუთითეს, რომ თანმხვედრი და საპირისპირო მიმართულებით მოძრავი მანქანების მძღოლებისათვის - მოცემულ შემთხვევაში - ა-----სა და გ-----სთვის - შეუძლებელი იქნებოდა, მოუმატა თუ არა სატვირთომ სიჩქარეს, ამის აღქმა ყველაზე უკეთ შეეძლო გვერდით მიმავალ „მაზდას“ მძღოლს, გ--- ლ-----ს და მის მგზავრს, ს--- შ-----ს, რომლებიც თანმიმდევრულად მიუთითებენ, რომ დაუდგენელმა სატვირთომ მოუმატა სიჩქარეს. ამდენად,

გამომდიებლის დაგენილებაში მითითებულ გარემოებას, რომ სატვირთოს არ მოუმატებია სიჩქარისთვის, რაც უაპელაციოდ გაიზიარეს ბრალდების მხარის ექსპერტებმა, არ გააჩნია მტკიცებულებითი საფუძველი, რის გამოც ამ მოცემულობის გათვალისწინებით ჩატარებული ექსპერტიზებიც, ბუნებრივია, მოკლებულია დამაჯერებლობას და ვერ იქნება გაზიარებული.

24.7. დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი ექსპერტიზის დასკვნები, რომელთა სისწორეშიც პალატს ეჭვის შეტანის საფუძველი არ გასჩენია, ერთმნიშვნელოვნად გამორიცხავენ ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი ექსპერტიზით დადგენილ გარემოებებს, კერძოდ:

24.8. დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი, 2015 წლის 18 დეკემბრის სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის N----- დასკვნით, 2016 წლის 16 აგვისტოს N----- დასკვნითა და 2017 წლის 24 იანვრის N----- დასკვნით, მოცემულ კონკრეტულ პირობებში მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლ ა. ა-----ისა და ავტომობილი „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე. თუ იგი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა. ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ს ტექნიკური თვალსაზრისით შეეძლო მის მიერ დაწყებული მანევრის სრულად და უსაფრთხოდ შესრულება, თუ გასასწრები სატვირთო ავტომობილი გასწრების პროცესში სიჩქარეს არ გაზრდიდა (ხელს არ შეუშლიდა მანევრის შესრულების პროცესში). ამდენად, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში მანევრის დაწყება მძღოლ გ. ლ-----ის მიერ, ტექნიკური თვალსაზრისით, გამართლებული იყო და მისი (მძღოლ გ. ლ-----ის) მოქმედება არ ეწინააღმდეგება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნებს. როდესაც გასასწრებმა ავტომობილმა სიჩქარის მომატებით, არ მისცა საშუალება გამსწრები ავტომობილის მძღოლს, ბოლომდე მიეყვანა დაწყებული მანევრი, ისე, როგორც მოცემულია წარმოდგენილ საქმეში, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მაზდას“ მძღოლ გ. ლ-----ს არ ექნებოდა შესაძლებლობა, შეესრულებინა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის, 33-ე მუხლის 1-ლი პუნქტისა და 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნები.

24.9. ექსპერტებმა - ვ----- ლ-----მა, დ----- გ-----მა და ზ----- ბ-----
-მა ცალსახად განმარტეს, რომ იზიარებენ გ--- ლ-----ისა და ს--- შ-----
---ის ჩვენებებს, რაც უკავშირდება სატვირთოს მხრიდან სიჩქარის
მომატებას, რადგან სხვაგვარად არსებული მექანიზმი ვერ
განვითარდებოდა. გ--- ლ-----ს ჰქონდა გასწრების დაწყების უფლება,
რადგან გასწრების ამკრძალავი ნიშანი გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე არ
იყო. კვლევის დროს გამოყენებული ფორმულის მეშვეობით დაადგინეს,
რომ გ--- ლ----- შეძლებდა გასწრების მანევრის დასრულებას შეჯახების
გარეშე, სატვირთოს სიჩქარისათვის რომ არ მოემატებინა.

25. ამდენად, სააპელაციო პალატის მიერ გამამტყუნებელი
განაჩენისათვის საკმარისად მიჩნეულ მტკიცებულებათა ერთობლიობას
თავისი არსით არ გააჩნია ერთმანეთთან შეთანხმებული, აშკარა და
დამაჯერებელი ხასიათი, რის გამოც საკასაციო საჩივარი უნდა
დაკმაყოფილდეს და გ--- ლ----- უნდა გამართლდეს საქართველოს სსკ-
ის 276-ე მუხლის 1-ლი და მე-3 ნაწილებით წარდგენილ ბრალდებაში.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

საკასაციო პალატამ იხელმძღვანელა საქართველოს სსსკ-ის 301-ე
მუხლით, 307-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის „ა“ ქვეპუნქტით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

1. მსჯავრდებულ გ--- ლ-----ის ინტერესების დამცველის, ადვოკატ რ-----
- ლ-----ას საკასაციო საჩივარი დაკმაყოფილდეს.

2. გაუქმდეს ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის
საქმეთა პალატის 2018 წლის 15 იანვრის გამამტყუნებელი განაჩენი.

3. გ--- ლ----- ცნობილ იქნეს უდანაშაულოდ და გამართლდეს
საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის 1-ლი და მე-3 ნაწილებით
წარდგენილ ბრალდებაში.

4. გამართლებულ გ--- ლ-----ს განემარტოს, რომ უფლება აქვს,
საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 92-ე მუხლით
დადგენილი წესით მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება.

5. გ--- ლ-----ის მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება - გირაო
გაუქმებულია. გირაოს შემტანს განაჩენის აღსრულებიდან ერთი თვის

ვადაში სრულად დაუბრუნდეს გირაოს სახით შეტანილი ფულადი თანხა.

6. ნივთმტკიცება - ავტომანქანა "მაზდა", სახელმწიფო ნომრით T-----, დაუბრუნდეს მის მფლობელს.

7. განაჩენი საბოლოოა და არ საჩივრდება.

თავმჯდომარე

გ. შავლიაშვილი

მოსამართლეები:

ნ. გვენეტაძე

პ. სილაგაძე