



საქმე №1/ბ-1507-18

გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი
საქართველოს სახელით

21 მარტი, 2019 წელი

თბილისი

თბილისის სააპელაციო სასამართლოს
სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის
მოსამართლე მარინა ხოლოაშვილმა

სოფიკო კაპანაძის, ზაზა ჭანტურიძის

მდივნობით,

სახელმწიფო ბრალმძებლის: ბ-----ის

მსჯავრდებულის ინტერესების დამცველი ადვოკატის: თ-----ის

მსჯავრდებულ: გ-----ის

მონაწილეობით,

თბილისის პროკურატურის შსს ორგანოებში გამოძიების საპროცესო ხელმძღვანელობის განყოფილების პროკურორ **ბ-----ის**, მსჯავრდებულ **გ-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **თ-----ის** სააპელაციო საჩივრების საფუძველზე განიხილა სისხლის სამართლის საქმე **გ-----ის** მიმართ, დაბადებულის 1-----, საქართველოს მოქალაქის, კ----- ნასამართლობის არმქონის, მცხოვრების: ქ. თბილისი, დ-----ში, დანაშაული გათვალისწინებული საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით;

აღწერილობით-სამოტივაციო ნაწილი:

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17

ოქტომბრის განაჩენით:

გ-----**ი** ცნობილ იქნა დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით (2018 წლის 1 იანვრამდე მოქმედი რედაქციით) და სასჯელის სახით განესაზღვრა ჯარიმა 2000 (ორი ათასი) ლარის ოდენობით.

გ-----**ს** მსჯავრი დაედო მასში, რომ მან ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა, იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება;

აღნიშნული გამოიხატა შემდეგში:

2014 წლის 27 დეკემბერს, დაახლოებით 20:15 საათზე, **გ**-----**ი** მართავდა „S-----ს“ მარკის ავტომობილს და მოძრაობდა თბილისში, კახეთის გზატკეცილზე, აეროპორტის ხიდების მხრიდან ლილოს ბაზრობის მიმართულებით. აღნიშნულ საავტომობილო გზაზე, დიდი ლილოს გადასახვევის მიმდებარედ მსვლელობისას, **გ**-----**მა** მარცხნივ მოხვევის მანევრის შესრულების დროს ვერ უზრუნველყო ავტომობილის უსაფრთხო მართვა, რა დროსაც მას შეეჯახა საპირისპირო სავალ გზაზე მოძრავი, **კ**-----**ის** ქვეშ მყოფი ავტომობილი „B--“. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად „B---ს“ მგზავრმა **ე**-----**მა** მიიღო ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ხარისხის დაზიანება.

განაჩენი სააპელაციო წესით გაასაჩივრა თბილისის პროკურატურის შსს ორგანოებში გამოძიების საპროცესო ხელმძღვანელობის განყოფილების პროკურორმა **ხ**-----**ემ** და მსჯავრდებულ **გ**-----**ის** ინტერესების დამცველმა, ადვოკატმა **თ**-----**მა**.

სახელმწიფო ბრალმძებელ **ხ**-----**ის** სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნაა თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17 ოქტომბრის განაჩენში ცვლილების შეტანა იმ მიმართებით, რომ **გ**-----**ს** საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენისთვის განესაზღვროს უფრო მკაცრი სასჯელი;

მსჯავრდებულ **გ**-----**ის** ინტერესების დამცველმა, ადვოკატმა **თ**-----**მა** სააპელაციო საჩივრით მოითხოვა თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17 ოქტომბრის განაჩენის გაუქმება და **გ**-----**ის** მიმართ გამამართლებელი განაჩენის დადგენა.

პალატამ განიხილა რა აღნიშნული სისხლის სამართლის საქმე, შეამოწმა სააპელაციო საჩივრების საფუძვლიანობა, შეაფასა საქმეზე შეკრებილი მტკიცებულებები, მიიჩნია რომ თბილისის პროკურატურის შსს ორგანოებში გამოძიების საპროცესო ხელმძღვანელობის განყოფილების პროკურორ **ხ-----ის** და მსჯავრდებულ **გ-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **თ-----ის** სააპელაციო საჩივრები არ უნდა დაკმაყოფილდეს და თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა, საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17 ოქტომბრის განაჩენი უნდა დარჩეს უცვლელად, შემდეგ გარემოებათა გამო:

მოწმე **კ-----ის** სასამართლოსთვის მიცემული ჩვენების თანახმად, 2014 წლის 27 დეკემბერს, დაახლოებით 19:30 საათზე, მეუღლე, ორ თანამშრომელთან ერთად, მიჰყავდა სამსახურიდან, დაახლოებით 70 კმ/სთ-დან 90 კმ/სთ-მდე სიჩქარით მოძრაობდა, ლილოს დასახლებიდან ვარკეთილის მიმართულებით. კახეთის გზატკეცილზე, როდესაც გადმოვიდა გზაჯვარედინიდან და დადგა ძირითად გზაზე, გარე განათება არ იყო და შუქნიშანი არ მუშაობდა, დაახლოებით 400 მეტრი გაიარა, რა დროსაც მის სავალ გზაზე საწინააღმდეგო მხრიდან გზა გადმოკვეთა **გ-----ის** ავტომანქანამ, რის შედეგადაც მოხდა შეჯახება. როდესაც მანქანა შენიშნა, დაახლოებით 30 მეტრში, სცადა შეჩერება, მუხრუჭიც იხმარა, მაგრამ ვერ ააცილა, რადგან მთლიანად გადავიდა მის სავალ ნაწილზე, არადა - თვითონ იყო პრიორიტეტულ მდგომარეობაში და მისთვის უნდა დაეთმო გზა. შეჯახება მოხდა წინა მარჯვენა კუთხეზე, წინა მარჯვენა თვალზე, **გ-----ის** წინა მარჯვენა თვალით. მანქანა ისე დატრიალდა, რომ საპირისპირო - ლილოს მიმართულებით ჰქონდა წინა მხარე. გადმოიყვანა მეუღლის თანამშრომელი და მეუღლე, რომელიც დააწვინა ასფალტზე. ვინაიდან შეჯახება წინა მარჯვენა მხარეს მოხდა და მეუღლეს მის გვერდით წინა სავარძელზე იჯდა, დაზიანებებიც მან მიიღო, მარჯვენა ხელის და ფეხის მოტეხილობები, და თვეების განმავლობაში იწვა საავადმყოფოში.

მოწმის სახით დაკითხული დაზარალებულ **ე-----ის** ჩვენების თანახმად, შემთხვევის დღეს მეუღლემ მიაკითხა სამსახურში და წამოიყვანა თანამშრომლებთან ერთად. კახეთის გზატკეცილზე შუქნიშანი გათიშული იყო, რადგან გარე განათება არ იყო. დაინახა, როგორ გადაუჭრა გზა საპირისპირო მხრიდან მუქი ფერის ჯიპის ტიპის ავტომანქანამ და ამ დროს მან იგრძნო ძლიერი დარტყმა, რის შედეგადაც მიიღო მოტეხილობა ხელზე და ფეხზე. დაინახა, მეუღლე როგორ გადავიდა მანქანიდან და პირველად დახმარება უკან მჯდომ **ნ-----ეს** გაუწია, შემდეგ კარი გააღო და გადმოიყვანა თვითონ, დააწვინა ასფალტზე. სასწრაფო დახმარებამ გადაიყვანა საავადმყოფოში. დაზიანება მიიღო მისმა თანამშრომელმა **თ-----მაც**. ბრალდებულის მხრიდან

არანაირი მოკითხვა და ზიანის ანაზღაურება არ ყოფილა.

მოწმე **თ-----ს** სასამართლოსთვის მიცემული ჩვენების მიხედვით, სამსახურიდან წამოიყვანა თანამშრომლის - **ე-----ის** მეუღლემ, „**B--ს**“ მარკის ავტომანქანით. საჭესთან **კ---** იჯდა, **ე-----ის** მეუღლე, გვერდით - **ე-----ი**, თვითონ და **ნ-----** კი უკან ისხდნენ. ის იჯდა ცოტა შუაში, მარჯვენა მხარეს. აეროპორტის გზაზე, ხელმარცხნივ შესახვევთან, გაიგო ძლიერი ხმა და გვერდითა მხრიდან იგრძნო შეჯახება, თუმცა პირადად არ დაუნახავს, რადგან **ნ-----ს** ესაუბრებოდა. შედეგად ცუდად გახდა, სასწრაფო დახმარებამ წაიყვანა საავადმყოფოში, სიარული არ შეეძლო, ხელიც მოტეხილი ჰქონდა, ასევე, მიიღო ტვინის შერყევა. მიუხედავად იმისა, რომ შემთხვევიდან სამი წელი გავიდა, დღემდე მკურნალობს. არავინ მისულა მის მოსაკითხად, მხოლოდ **კ---** ურეკავდა შეწუხებული.

მოწმე **ნ-----ის** ჩვენების თანახმად, დაახლოებით 19:30 საათზე, სამსახურიდან წამოიყვანა თანამშრომლის - **ე-----ს** მეუღლემ ის და **თ-----** **ე.** მარცხენა მხარეს მძღოლის უკან იჯდა, გვერდით კი თამუნა ეჯდა, **ე-----** (**ე-----ი**) და მისი მეუღლე (**კ-----ე**) წინ ისხდნენ. ტრასაზე გამოსვლის შემდეგ იგრძნო შეჯახება გვერდიდან. ამ დროს მიიღო დაზიანებები, დაზიანდა **თ-----ეც**, ხელი ჰქონდა მოტეხილი. **ე-----ს** მდგომარეობა მძიმე იყო, ადგილზე გონებას კარგავდა და კონტაქტზე არ გამოდიოდა. ის სასწრაფო დახმარების მანქანით გადაიყვანეს საავადმყოფოში. თვითონ, რადგან შოკში იყო იმ მომენტში და ტკივილი არ უგრძვნია, არ გაჰყვა სასწრაფოს.

დაცვის მხარის მოწმის **ვ-----ის** სასამართლოსთვის მიცემული ჩვენების თანახმად, 2014 წლის 27 დეკემბერს, საღამოს, დაახლოებით რვა საათზე, მეგობრებთან ერთად, იმყოფებოდა გაჩერებაზე, ლილოს ასახვევთან, კახეთის გზატკეცილზე, რა დროსაც შეესწრო მანქანების შეჯახებას. მუხრუჭის ხმა არ გაუგია. კახეთის გზატკეცილზე მაღალი სიჩქარით მოძრავი ერთი მანქანა ძლიერად დაეჯახა თბილისის მხრიდან მომავალ გაჩერებულ მანქანას, რომელიც ადგილზე დატრიალდა და ცხვირი ისევ უკან მოექცა. მანქანებს შორის დაშორება დაახლოებით 20-30 მეტრი იქნებოდა. მაშინვე მივიდნენ ადგილზე და ნახა, რომ ჯიპის ტიპის ავტომანქანა ბიძამისის - **გ-----ის** იყო. მეორე მანქანაც იქვე იყო. ბიძამისი გადმოვიდა მანქანიდან. მეორე მანქანასთან იყო ხალხი, ქალბატონი საჭესთან დაბლა ეწვინათ, სასწრაფოც იყო, პატრულის თანამშრომლებიც. შეჯახებამდე სხვა მანქანამ გაიარა, რის გამოც ფიქრობს, რომ ჯიპს არ ექნებოდა ღერძულა ხაზი გადაკვეთილი და მეორე მანქანა - „**B--**“ დაეჯახა **ა-----ის** ავტომანქანას.

მოწმე **ბ-----ის** ჩვენების მიხედვით, 2014 წლის 27 დეკემბერს, დაახლოებით რვა საათზე, დიდი ლილოს ასახვევთან, გაჩერებაზე, ელოდებოდა ტრანსპორტს, **ვ-----თან** და **ი-----თან** ერთად, რა დროსაც

გამოჩენილმა ჯიპის ტიპის ავტომობილმა მიიქცია მათი ყურადღება. მანქანა გაჩერდა ღერძულა ხაზთან, გაატარა თეთრი ფერის მიკროავტობუსი, რის შემდეგაც ჯიპს მარჯვენა მხარეს დაეჯახა დაახლოებით 100-120 კმ/სთ სიჩქარით მომავალი „B---ს“ მარკის ავტომანქანა. მუხრუჭის ხმა არ გაუგია, ყურადღება მიიქცია შეჯახების ხმამ და დაინახა, რომ დაახლოებით 20-25 მეტრის მანძილზე საათის საწინააღმდეგო მიმართულებით დაატრიალა ჯიპი, რომლის მძღოლი ვ-----ის ბიძა, - გ-----ი აღმოჩნდა. ის გადმოვიდა მანქანიდან, შეამოწმა და გადაკეტა გაზის აპარატი. ამასობაში სასწრაფო დახმარებაც მივიდა. „B---დან“ გადმოიყვანეს ქალბატონი, რომელიც, როგორც ახსოვს, საკაცეზე დააწვინეს. საავადმყოფოში წაიყვანეს გ-----ი. მანქანა ძლიერად იყო დაჯახებული, ირგვლივ ნაწილები ეყარა, საბურავიც მომძვრალი, გატეხილი იყო, მანქანას დამოუკიდებლად გადაადგილება არ შეუძლო. გზაზე მანქანის თრევის კვალი აღინიშნებოდა, იყო ნაკაწრების კვალი და დაღვრილი იყო ზეთი.

მოწმე ი-----ის განმარტებით, ბ-----თან და ვ-----თან ერთად, გაჩერებაზე მდგომმა დაინახა, რომ დაახლოებით 100-110 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი „B-- 525“ მარკის მანქანა, რომელიც სხვა ზოლში არ გადასულა, პირდაპირ დაეჯახა ჯიპის ტიპის მანქანას, რა დროსაც მუხრუჭის ხმა არ გაუგია. ჯიპი გაჩერებული იყო, თეთრი ფერის მიკროავტობუსი გაატარა, რის შემდეგაც დაეჯახა მას მანქანა. მოწმის შეფასებით, ჯიპი ღერძულა ხაზს ვერ გადმოსცდებოდა, რადგან ასე რომ მომხდარიყო, ვერც პირველი მანქანა ასცდებოდა. ჯიპის მძღოლი თანასოფელელი და მეგობრის ბიძა, - გ-----ი აღმოჩნდა, რომელიც გადმოვიდა მანქანიდან და გაზი გადაკეტა. მისი მანქანა დაახლოებით 20-25 მეტრით იქით იყო გასრიალებული. „B--“ში სამი ქალი და ერთი კაცი იჯდა. სასწრაფოთი წაიყვანეს დაზარალებულები, ხოლო გ-----ი წაიყვანა ლ-----მა თავისი მანქანით. გ-----ის მანქანას წინა საბურავი ჰქონდა გახეთქილი და ნაწილებიც მოშლილი ჰქონდა. შემთხვევის ადგილას იქვე იყო „B---ს“ მარკის ავტომანქანა.

მოწმის სახით დაკითხულმა გამომძიებელმა ი-----მ განმარტა, რომ მის მიერ მოცემულ სისხლის სამართლის საქმეზე სხვადასხვა სახის საგამოძიებო/საპროცესო მოქმედებები იქნა ჩატარებული. გამოძიების შედეგად დადგინდა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევაში დამრღვევი იყო გ-----ი, რომელიც მის მიერ ორჯერ დაიკითხა, რა დროსაც არ დაუფიქსირებია, რომ საჭესთან ქალი იჯდა. ჩვენების მიცემისას, ასევე, არ ჰქონია ადგილი ქალაქის დახვეის ფაქტს. ოქმში დაფიქსირებულია მის მიერ მიცემული ჩვენება, რაზეც მოაწერა ხელი.

საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევების შესახებ ცნობის თანახმად, 2014 წლის 27 დეკემბერს, 20:15 საათზე, თბილისში, კახეთის გზატკეცილზე, #131 ელ.ბოძთან, ერთმანეთს შეეჯახა ავტომანქანები: „ს-----“, რომელსაც

მართავდა გ-----ი, და ,----- რომელსაც მართავდა კ-----
ე. შეჯახების შედეგად ჯანმრთელობის დაზიანება მიიღეს „ბ---ს“ მგზავრებმა -
ე-----მა და თ-----ემ, რომლებიც გადაიყვანეს გადაუდებელი
ქირურგიის ტრავმატოლოგიის ცენტრში.

2014 წლის 27 დეკემბრის შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის
მიხედვით, შემთხვევის ადგილი მდებარეობს კახეთის გზატკეცილზე, #131
ელ.განათების ბოძის მიმდებარედ, სადაც ავტომანქანების სავალი გზა
განკუთვნილია ორმხრივი მოძრაობისთვის აეროპორტის ხიდების მხრიდან
ლილოს ბაზრობის მიმართულებით და საპირისპიროდ. გზას შუაზე ყოფს
გზისგამყოფი ბეტონის ბორდიური, რომელიც წყდება და გზას შუაზე ყოფს
ორმხრივი გამყოფი ზოლი. ამ ზოლთან არის წყვეტილი ჰორიზონტალური
მონიშვნის ხაზები აეროპორტის ხიდების მხრიდან ლილოს ბაზრობის
მიმართულებით მოძრავი ავტომანქანების სავალ გზაზე, ხოლო გზისგამყოფი
ბეტონის ბორდიურის გამწვანებაში არის განთავსებული #131 ელ.განათების
ბოძი და საგზაო ნიშანი - შესვლა აკრძალულია, მოძრაობა პირდაპირ და
მარცხნივ, ასევე, საგზაო ნიშანი - დაბრკოლების ავლა. ხიდების მხრიდან
ლილოს ბაზრობის მიმართულებით მოძრავი ავტომანქანების სავალი გზა
დაყოფილია ორ სამოძრაო ზოლად. შემთხვევის ადგილზე, #131 ელ.განათების
ბოძიდან 70 მეტრში, ლილოს ბაზრობის მიმართულებით გაჩერებულია
ავტომანქანა „ს-----“, რომელსაც წინა ნაწილი მიმართული აქვს
აეროპორტის ხიდების მხრიდან ლილოს ბაზრობის მიმართულებით მოძრავი
ავტომანქანების სავალი გზისკენ და აღნიშნული ავტომანქანა წინა ნაწილით
დგას გზის გამყოფ ზოლზე, ხოლო უკანა ნაწილით დგას ლილოს ბაზრობის
მხრიდან აეროპორტის ხიდების მიმართულებით მოძრავი ავტომანქანების
სავალ გზაზე. აღნიშნული ავტომანქანის წინა მარცხენა კუთხიდან ლილოს
ბაზრობის მიმართულებით 18 მეტრში დგას ავტომანქანა „ბ---“, სახ.#K-----
რომელსაც წინა ნაწილი მიმართული აქვს ლილოს ბაზრობის მხარეს.
შემთხვევის ადგილზე მიმოფანტულია შუშისა და პლასტმასის ჩამონაყარი,
ასევე, არის სითხის ჩამონალვარი. შემთხვევის ადგილზე გადაღებულ იქნა
ფოტოსურათები. ოქმს თან ერთვის სქემატური ნახაზი.

მოწმის სახით დაკითხული საპატრულო პოლიციის თანამშრომლის, - **ლ-----**
-----ს ჩვენების თანახმად, შემთხვევის ადგილი მდებარეობს კახეთის გზაზე,
დიდი ლილოს გადასახვევთან, ორივე ავტომანქანა იდგა კახეთიდან თბილისის
მიმართულებით მომავალ საავტომობილო გზაზე, იყო ჩამონაყარი ღერძულა
ხაზიდან დაახლოებით 8,80 მეტრის დაშორებით, ადგილზე არ ყოფილა
მუხრუჭის კვალი. „S-----სა“ და „B---ს“ მარკის ავტომანქანების შეჯახების
შედეგად დაზარალებული ქალბატონი გადაყვანილი იყო საავადმყოფოში,
ამასთან, ადგილზე არ დახვდათ „S-----ს“ მძღოლი, რადგან ისიც შეუძლოდ
იყო. ადგილზე იყო „B---ს“ მძღოლი, რომელიც შეამოწმა სიმთვრალე-
სიფხიზლეზე და გაუშვა ლევან სამხარაულის სახელობის ბიუროში

ნარკოლოგიურ შემოწმებაზე. გაირკვა, რომ სადაც გ-----ი მოძრაობდა „S-----ს“ მარკის ავტომანქანით, შეჯახება იქ არ მომხდარა, შეჯახება მოხდა მოხვევის ადგილას, სავალ ნაწილზე. ქალაქის მხრიდან კახეთის მიმართულებით მოძრაობისას ლილოს გადასახვევთან არის გზის გამყოფი ბორდიური და ნიშანი - ხელმარცხნივ, რაც ნიშნავს, რომ უნდა გადავუხვიოთ დიდი ლილოს მიმართულებით, ამავედროულად, არის უწყვეტი ღერძულა ხაზი, რომელსაც გვერდზე გასდევს წყვეტილი ხაზი. აღნიშნული იძლევა საშუალებას, რომ მოძრაობა გაგრძელდეს დიდი ლილოს მიმართულებით, მაგრამ ეს მანევრი უნდა შესრულდეს მძღოლის მხრიდან უსაფრთხოდ, ყველა სატრანსპორტო საშუალებას, რომელიც მოძრაობს მარცხნივ და მარჯვნივ, გზა დაუთმოს და ამის შემდგომ გააგრძელოს მოძრაობა. როდესაც მძღოლი აპირებს მოხვევას სხვა მიმართულებით, უნდა ჩართოს მაჩვენებელი, ვალდებულია, გაატაროს სხვა სატრანსპორტო საშუალებები და როდესაც დარწმუნდება, რომ საფრთხეს არ უქმნის სხვა სატრანსპორტო საშუალებას, დაიწყოს მოძრაობა უსაფრთხო მანევრით. როგორც ლ-----მ, ასევე, მოწმე ი-----მ სასამართლოს განუმარტეს, რომ ადგილზე ავტოავარიის თვითმხილველი პირები არ ყოფილან, თორემ მათ შესახებ ინფორმაციას აუცილებლად ჩაინიშნავდნენ.

2015 წლის 5 მარტის ავტოტექნიკური ექსპერტიზის #2--- დასკვნით (ექსპერტი ლ-----ი) დადგენილია, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ გ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი და მე-9 პუნქტების მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება შეეძლო;

ტექნიკური თვალსაზრისით, მძღოლი კ-----ე, მის განკარგულებაში არსებული მანძილის სიმცირის გამო, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

2015 წლის 18 მაისის სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნით (ექსპერტი კ-----ი) დადგენილია, რომ: მოცემულ პირობებში, ავტომობილ „ბ---ს“, ს----- მძღოლ კ-----ეს, ტექნიკური თვალსაზრისით (დამუხრუჭებით), საგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება;

კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა განაპირობა ავტომობილ „ს-----“, M----- მძღოლ გ-----ის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი და მე-9 პუნქტების მოთხოვნათა უგულებელყოფამ.

დაცვის მხარის მიერ ჩატარებული, **2015 წლის 25 ნოემბრის სატრანსპორტო ტექნიკური ექსპერტიზის #0----- დასკვნის** (ექსპერტი დ-----ი) თანახმად:

საქმის მასალებში არსებული მონაცემების, ავტომობილების საბოლოო განლაგებისა და მათი მასების გათვალისწინებით, ავტომობილი „ბ-- 5----“ შეჯახების წინ მოძრაობდა დაახლოებით 103 კმ/სთ სიჩქარით;

თუ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა განვითარდა ისე, როგორც ამას შემთხვევის ადგილზე მყოფი მოწმეები აღწერენ თავიანთ გამოკითხვის ოქმებში, კერძოდ, თუ ავტომობილი „ს-----“ საპირისპირო სამოძრაო ზოლში მასზე ავტომობილ „ბ-- 5----ის“ დაჯახებამდე იდგა 4-5 წმ-ის განმავლობაში, მაშინ ავტომობილ „ბ-- 5----ის“ მძღოლ კ-----ეს შეეძლო საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება. აქედან გამომდინარე, მისი მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს, რომლის დაცვის დროსაც კონკრეტულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა;

ავტომობილ „ს-----ის“ მძღოლ გ-----ს უგულუბელყოფილი აქვს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნები, რომელთა დაცვის დროსაც კონკრეტულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა;

ავტომობილ „ბ-- 5----ის“ სრული გაჩერებისათვის საჭირო მანძილი, თუ ის იმოდრავებდა ნებადართული 80 კმ/სთ სიჩქარით, შეადგენს დაახლოებით 72 მეტრს. ავტომობილ „ბ-- 5----ის“ სრული გაჩერებისათვის საჭირო დრო შეადგენს დაახლოებით 5 წმ-ს.

ანალოგიური შინაარსისაა, კომისიური ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დანიშვნის საფუძველზე, განსხვავებულ აზრზე დარჩენილი, ამავე ექსპერტის მიერ 2017 წლის 14 მარტს გაცემული **სატრანსპორტო ტექნიკური ექსპერტიზის #0----- დასკვნა**, რომლის მიხედვითაც:

თუ საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა განვითარდა ისე, როგორც ეს ავტომობილ „ს-----ის“ მძღოლ გ-----ის ადვოკატის მოყვანილ მოწმეთა ჩვენებებში არის აღწერილი, მაშინ ავტომობილ „ბ---ს“ მძღოლ კ-----ის მოქმედება კონკრეტულ შემთხვევაში არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის 1-ლი და მე-2 პუნქტის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის დროსაც მოცემულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა;

ავტომობილ „ს-----ის“ მძღოლ გ-----ს მოცემულ შემთხვევაში უგულუბელყოფილი აქვს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნები, რომელთა დაცვის დროსაც კონკრეტულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა.

რაც შეეხება ექსპერტების - ლ-----ისა და კ-----ის მიერ გაცემულ **2017 წლის 13 მარტის სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნას**, დადგენილია შემდეგი:

საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, ვერ განვითარდებოდა ისე, როგორც ამას ავტომობილ „ს-----ის მძღოლი გ-----ი განმარტავს და შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც ამას ავტომობილ „-----ის მძღოლი კ-----ე განმარტავს; ავტომობილ „ბ---ს“ მძღოლ კ-----ეს, ტექნიკური თვალსაზრისით (დამუხრუჭებით), ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. კონკრეტული შემთხვევა განაპირობა ავტომობილ „ს-----“ მძღოლ გ-----ის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის 1-ლი და მე-9 პუნქტების მოთხოვნათა უგულვებელყოფამ.

საქმის არსებითი განხილვისას მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ლ-----მა დაადასტურა, როგორც მის მიერ ერთპიროვნულად ჩატარებული ავტოტექნიკური ექსპერტიზის #2--- დასკვნის, ასევე, კ-----თან ერთად ჩატარებული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნის სისწორე და განმარტა, რომ კვლევის შედეგად მიიღეს დ-----ისგან განსხვავებული დასკვნა. მისივე განმარტებით დ-----ის დასკვნა აგებულია „S-----ს“ მძღოლის ჩვენებაზე, რომლის მიხედვით, ის 4-5 წამის განმავლობაში იმყოფებოდა გაჩერებულ მდგომარეობაში. შემთხვევის ადგილზე არსებული ჩამონაყარი და ავტომობილების საბოლოო განლაგება, „B---“ გადაადგილებული იყო უკან თავისი მოძრაობის მიმართულებით, ხოლო „S---“ შეჯახების შედეგად გადაადგილებული იყო თავისი მოძრაობის მიმართულებით, მიუთითებს, რომ „S-----“ არ იყო გაჩერებულ მდგომარეობაში, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ჩამონაყარიც სხვანაირი იქნებოდა. 80 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილი თუ შეეჯახებოდა გაჩერებულ ობიექტს, აუცილებლად ორივე ობიექტი გადაადგილდებოდა იმ ავტომობილის მიმართულებით, რომელსაც გააჩნია რაღაც სიჩქარე და კინეტიკური ენერგია. როდესაც „B---მ“ გარკვეული ენერგია მიანიჭა „S-----ს“, გადაადგილდა თავისი მოძრაობის მიმართულებით, შემოტრიალდა საათის ისრის საწინააღმდეგოდ და გაჩერდა სავალ გზაზე. გ-----ი რომ გაჩერებული ყოფილიყო, მისი მანქანა გადაადგილდებოდა „B---ს“ მიმართულებით და „B---ც“ გადაადგილდებოდა თავისი მოძრაობის მიმართულებით. რაც შეეხება მუხრუჭის კვალს, თანამედროვე მანქანებს აქვს ე.წ. ABS, რაც შესაძლებლობას ქმნის, რიგ შემთხვევებში მუხრუჭის კვალი არც დარჩეს ზედაპირზე.

ექსპერტმა კ-----მა მოწმის სახით დაკითხვისას, ასევე, დაადასტურა მის მიერ გაცემული ექსპერტიზების დასკვნების სისწორე და

განმარტა, რომ, ლ-----თან ერთად, მივიდა დასკვნამდე, რომ გამორიცხულია, „S----“ ყოფილიყო გაჩერებულ მდგომარეობაში, ორივე მანქანა მობრუნებულიყო 180⁰-ით, ვერავითარი ძალა მანქანას ვერ მოატრიალებდა, თუ ძალა კინეტიკურ ენერგიას არ მიაყენებდა მარცხნიდან მარჯვნივ. ამ დროს სრულიად სხვაგვარი იქნებოდა ჩამონაყარის მოცულობა და გაშლაც. ამასთან, „B---ს“ 80 კმ/სთ სიჩქარითაც რომ არ ემოძრავა და ემოძრავა 60 კმ/სთ სიჩქარით, ავტომობილების ურთიერთკონტაქტს მაინც ექნებოდა ადგილი, რადგან „B---ს“ მეტი მანძილი დასჭირდებოდა გაჩერებისთვის. რაც შეეხება ექსპერტ დ-----ს, მას ჰქონდა განსხვავებული აზრი და დაწერა ცალკე დასკვნა.

ექსპერტმა დ-----მა სასამართლოსთვის მიცემულ ჩვენებაში განმარტა, რომ მე----დური ლიტერატურის გამოყენებით გამოიანგარიშა სიჩქარე, რითაც „B--“ მოძრაობდა და მიიღო, რომ აღნიშნული ავტომანქანა სატრანსპორტო შემთხვევის წინ მოძრაობდა 103 კმ/სთ სიჩქარით. შეისწავლა მოწმეთა ჩვენებები, მათ შორის, გ-----ის ჩვენება. ვინაიდან გ-----მა გადაკვეთა სავალი ნაწილების გამყოფი უწყვეტი ხაზი და გადავიდა საპირისპირო მოძრაობის ზოლში, გაჩერდა 4-5 წამით, გამოიანგარიშებულ იქნა, 103 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი მანქანა რა მანძილით იქნებოდა დაცილებული შეჯახების ადგილიდან და მიიღო, რომ ის დაცილებული იქნებოდა 114 მეტრით. რაც შეეხება იმას, თუ რა მანძილი დასჭირდებოდა გასაჩერებლად 80 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავ მანქანას, მიიღო 72 მეტრი. შეადარა 5 წამი, 72 და 114 მეტრი და გამოვიდა, რომ „B---ს“ მძღოლს ასეთ შემთხვევაში შეეძლო, თავიდან აეცილებინა სატრანსპორტო შემთხვევა. ამასთან, მოწმემ დაადასტურა, რომ მოძრაობისას საფრთხე შექმნა გ-----მა, რომელმაც გადაკვეთა ღერძულა ხაზი და გადავიდა საპირისპირო მოძრაობის ზოლში. რაც შეეხება იმ გარემოებას, მისი მანქანა იყო თუ არა მოძრაობაში, ვერ მიუთითა, რადგან დადგენა შეუძლებელი იყო. მძღოლ გ-----ის ბრალეულობა იკვეთება იმდენად, რამდენადაც, იმ ადგილას, სადაც მან გადაკვეთა უწყვეტი ღერძულა ხაზი, არ უნდა გადაეკვეთა. თუკი იგი 4-5 წამის განმავლობაში იდგა, მაშინ „B--“ შეჯახების ადგილიდან დაცილებული ყოფილა 114-144 მეტრით და ის მძღოლი შეძლებდა გაჩერებას და თავიდან იქნებოდა აცილებული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. ამასთან, თუ გ-----ი არ გადავიდოდა საპირისპირო მოძრაობის ზოლში, შეჯახებას ადგილი არ ექნებოდა.

2015 წლის 15 იანვრის სატრანსპორტო ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #8- --- დასკვნით დადგენილია, რომ

წარდგენილ ავტომობილებზე წარმოქმნილი დაზიანებები დამახასიათებელია მათი რაიმე მკვრივ საგანთან შეჯახება-ურთიერთქმედებისათვის;
ავტომობილ „ბ-----“, საჭით მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაშია;
ავტომობილ „ს-----ს“, ს-----, სამუხრუჭე სისტემა ტექნიკურად გამართულ

მდგომარეობაშია, ხოლო საჭით მართვის მექანიზმი გამოსულია მწყობრიდან მასზე ძლიერი მექანიკური ძალების ზემოქმედების შედეგად, რასაც ადგილი ექნებოდა ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს;
ავტომობილების გრძივ ღერძთა შორის მახვილი კუთხე (შეჯახების კუთხე) შეადგენდა დაახლოებით 60 გრადუსს;
ავტომობილი „ს-----“, ს-----, შეჯახების მომენტში იმყოფებოდა მოძრაობაში.

მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა **შ-----ემ** დაადასტურა მის მიერ გაცემული დასკვნის სისწორე და განმარტა, რომ დათვალიერებულ იქნა „B---ს“ და „S-----ს“ მარკის ავტომანქანები. „B---ს“ დაზიანებები ჰქონდა წინა მხარეს, წინიდან უკან, მარცხნიდან მარჯვნივ, წინა ნაწილში თითქმის ყველაფერი დაზიანებული ჰქონდა. „S-----ს“ დაზიანებები იყო წინიდან უკან, მარჯვნიდან მარცხნივ. მასაც დაზიანებული ჰქონდა წინა ნაწილში გარე შემადგენელი, თითქმის, ყველა ნაწილი და მარჯვენა საკიდარი, რის შედეგად საჭით მართვის მექანიზმი მწყობრიდან იყო გამოსული. შემთხვევამდე ორივე ავტომობილი გამართულ მდგომარეობაში იყო. შეჯახების კუთხით დაადგინა, რომ „S-----“ იყო მოძრაობაში. ასევე, განმარტა, რომ ტრასოლოგიური კვლევის ამოსავალი არის დაზიანების განვითარების მექანიზმი და მიმართულება. დაზიანებები ამგვარად ვერ განვითარდებოდა, თუკი „S-----“ მოძრაობაში არ იქნებოდა და თუ ის გაჩერებული იყო, „B---ს“ არ ექნებოდა ასეთი დაზიანებები.

2015 წლის 6 თებერვლის სამედიცინო ექსპერტიზის #0----- დასკვნით დადგენილია, რომ მოქ. თ-----ეს 2014 წლის 27 დეკემბერს მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით დაუდგინდა დიაგნოზი: პირველი დონის ტრავმატოლოგიური დაზიანება. მარჯვნივ შუბლის არეში კანქვეშა ჰემატომა. დაზიანება მიყენებულია მკვრივი და ბლავი საგნის მოქმედებით, მიეკუთვნება დაზიანებათა მსუბუქ ხარისხს, ჯანმრთელობის მოუშლელად.

2015 წლის 2 თებერვლის სამედიცინო ექსპერტიზის #0----- დასკვნით დადგენილია, რომ, წარდგენილი სამედიცინო დოკუმენტაციის მიხედვით, ე-----ი მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით მოუთავსებიათ კლინიკაში 2014 წლის 27 დეკემბერს, სადაც დაუდგინდა დიაგნოზი: პოლიტრავმა, ქალა-ტვინის დაზიანებული ტრავმა, თავის ტვინის შერყევა, ექსკორიაციები ცხვირზე, სისხლნაჟღერებელი ორბიტის არეში, მარჯვენა სხივის ძვლის იზოლირებული მოტეხილობა, მარცხენა ქუსლის ძვლის ღია დამსხვრეული მოტეხილობა, მარჯვენა მტევნის პირველი თითის მოტეხილობა, ჰემართროზი, თვალისა და თვალბუდის ტრავმა-რქოვანას შემუშება. დოკუმენტაციაში არსებული ჩანაწერის მიხედვით, აღენიშნება სისხლმდენი ჭრილობა მარჯვენა კოჭის არეში. აღნიშნული ჭრილობის მიმყენებელი საგნის დადგენა ექსპერტიზას არ შეუძლია, ვინაიდან სამედიცინო დოკუმენტაციაში არ არის მითითებული მისი

მორფოლოგიური სურათი. ყველა სხვა დაზიანება განვითარებულია რაიმე მკვრივი, ბლავი საგნის მოქმედებით. დაზიანებები, ერთად აღებული, ეკუთვნიან ნაკლებად მძიმე ხარისხს, ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლის ნიშნით.

ექსპერტმა **ე-----მ** მოწმის სახით დაკითხვისას დაადასტურა აღნიშნული დასკვნის სისწორე და განმარტა, რომ კვლევა ჩაატარა სამედიცინო დოკუმენტაციის საფუძველზე. დაზიანების ხარისხის განსაზღვრა ხდება იმის მიხედვით, თუ რა პერიოდი დასჭირდებოდა მოცემული დაზიანების/ჭრილობის შეხორცებას. მიუხედავად იმისა, რომ არ არსებობს ამის განსაზღვრად რაიმე ნორმატიული აქტი, არსებობს სახელმძღვანელო, რასაც იყენებენ კვლევისას, ამასთან, არავითარი მნიშვნელობა არ აქვს სახელმძღვანელო ძველი იქნებოდა თუ ახალი, მოტეხილობა **ე-----ის** სხეულზე არ შეიცვლებოდა, რადგან მისი ჯანმრთელობის აღდგენას დაახლოებით სამი კვირა დასჭირდებოდა, რაც ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლის ნიშანია.

2015 წლის 5 თებერვლის სასაქონლო ექსპერტიზის #1--- დასკვნით დადგენილია, რომ

„ბ-- 5---ზე“, ს-----, დაზიანებებით მიყენებული ზიანის საორიენტაციო ოდენობა შეადგენს 9600 ლარს;

„ს----- „X---ზე“, ს-----, დაზიანებებით მიყენებული ზიანის საორიენტაციო ოდენობა შეადგენს 8000 ლარს. აღნიშნული დასკვნის სისწორე სასამართლოში დაადასტურა დაცვის მხარის ინიციატივით მოწვეულმა ექსპერტმა **მ-----**

---მა, რომელმაც განმარტა, რომ ავტომანქანების დაზიანებების საორიენტაციო ფასი დაადგინა საბაზრო ღირებულებით, რაც განისაზღვრება ანალოგიური მანქანების ღირებულებით როგორც ბაზრობებზე, ისე - ინტერნეტსაიტებზე მითითებული ფასებით.

გ-----მა პირველი ინსტანციის სასამართლოში დაკითხვისას თავი არ ცნო დამნაშავედ წარდგენილ ბრალდებაში და განმარტა, რომ 2014 წლის 27 დეკემბერს, საღამოს საათებში, კახეთის გზატკეცილზე, აეროპორტის ხიდებთან, სადაც არის მისი სოფლის გადასახვევი და სადაც მრავალი წელია მოძრაობს, ჩართო მოხვევის მანიშნებელი და შეხვევისთანავე გაჩერდა, ისე, რომ არ გადაუკვეთავს ლერძულა ხაზი, გაატარა ერთი მანქანა და ამ დროს, წამებში, დიდი სისწრაფით მოძრავი „B---ს“ მარკის ავტომანქანა დაეჯახა, მარცხენა მხრიდან მარჯვენა მხარეს. დაახლოებით 20 მეტრი „სოკარის“ ბენზინგასამართ სადგურამდე ათრია და დაატრიალა. სარკისთვის ჰქონდა თავი დარტყმული. უკან სასწრაფო დახმარების მანქანა მიდიოდა და ყველაფერი დაინახა. ვიღაც მიეხმარა კარის გაღებაში, გადმოვიდა მანქანიდან და ჩამოჯდა სასწრაფოს კართან. ამ დროს მის წინ იდგა „B---ს“ მანქანა. საკაცეზე იწვა ქალი, რომელიც სასწრაფო დახმარების მანქანით გადაიყვანეს საავადმყოფოში, ხოლო თვითონ

მისმა ძმისშვილმა და მეზობელმა პოლიციის თანამშრომელმა ლ-----მა წაიყვანეს საავადმყოფოში, რომლებიც მაშინვე მივიდნენ შემთხვევის ადგილზე. საავადმყოფოდან გაწერეს 29 დეკემბერს. გამოსვლის შემდეგ შეამოწმა ადგილი, სადაც სატრანსპორტო შემთხვევა მოხდა, გზას ჯერ კიდევ ეტყობოდა კვალი, რომ „B---ს“ ჰყავდა გათრეული დარტყმის შედეგად. გამომძიებელმა შეცდომაში შეიყვანა ჩვენების მიცემისას, დააწერინა, თითქოს, მან გადაკვეთა ღერძულა ხაზი, რაც ტყუილია. საბოლოოდ დამნაშავე თვითონ გამოიყვანეს. ამ დროს მეორე ავტომანქანის საჭესთან ქალი იჯდა, კაცი არ მჯდარა. შემთხვევის შემდეგ ეკონტაქტებოდა ავტომანქანა „B---ს“ პატრონი და სთხოვდა ფულის ცოლის საოპერაციოდ. მინდობილობის თანხა - 110 ლარი მან გადაუხადა. საბოლოოდ 1200 ლარი მოითხოვა და ვერ შეთანხმდნენ.

სასამართლო პალატა, ანალიზებს რა პირველი ინსტანციის სასამართლო სხდომაზე საქმის არსებითი განხილვისას წარმოდგენილ და გამოკვლეულ, ზემოხსენებულ მტკიცებულებებს, პირველი ინსტანციის სასამართლოს მსგავსად, პალატა მიიჩნევს, რომ ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებებით უტყუარად დასტურდება **გ-----ის** მიერ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულებრივი ქმედების ჩადენის ფაქტი.

დაცვის მხარე, წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარში აღნიშნავს, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლო სხდომაზე გამოკვლეული მტკიცებულებებით ვერ იქნა დადასტურებული **გ-----ის** მიერ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენის ფაქტი. საკითხის გასარკვევად, ჩაიდინა თუ არა **გ-----** -----მა საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ქმედება სავალდებულოა დაადგინოს **გ-----ის** მხრიდან ადგილი ჰქონდა თუ არა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დარღვევას და დადგა თუ არა შედეგი, - ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება. ამავე დროს არსებობდა თუ არა მიზეზობრივი კავშირი წესების დარღვევასა და დამდგარ შედეგს შორის. საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლი ბლანკეტური შინაარსის ნორმაა და ავტომობილის უსაფრთხოების წესის დარღვევის დადგენის სახელმძღვანელო ნორმატიულ აქტს წარმოადგენს საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის შესახებ“. თავის მხრივ ექსპერტიზის კომპეტენციაა წარმოადგენს - ჯანმრთელობის დაზიანების ხარისხის განსაზღვრა, ასევე ავტოსაგზაო შემთხვევის მექანიზმი, ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად საქართველოს კანონის რა მოთხოვნები იქნა დარღვეული, ექსპერტიზის დასკვნით უნდა დადგინდეს შეეძლო თუ არა მძღოლს შემთხვევის თავიდან აცილება და მიიღო თუ არა მძღოლმა საფრთხის შექმნის მომენტიდან ის ზომები, რომელსაც მას “საგზაო მოძრაობის შესახებ” საქართველოს კანონი ავალდებულებს.

კომისიური სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნით დადგინდა, რომ გ-----ის მიერ დარღვეულია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები, რომლის დაცვის პირობებში კონკრეტულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნით დადგენილია, რომ, გარდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 32-ე მუხლის პირველი პუნქტისა, გ-----ის მიერ არ იქნა დაცული ამავე მუხლის მე-9 პუნქტის მოთხოვნებიც. მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტის ლ-----ის განმარტებით, შემთხვევის ადგილზე არსებული ჩამონაყარი და ავტომობილების საბოლოო განლაგება, მიუთითებს, რომ „S-----“ არ იყო გაჩერებულ მდგომარეობაში, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ჩამონაყარიც სხვანაირი იქნებოდა. გ-----ი რომ გაჩერებული ყოფილიყო, მისი მანქანა გადაადგილდებოდა „B---ს“ მიმართულებით და „B---ც“ გადაადგილდებოდა თავისი მოძრაობის მიმართულებით. რაც შეეხება მუხრუჭის კვალს, თანამედროვე მანქანებს აქვს ე.წ. ABS, რაც შესაძლებლობას ქმნის, რიგ შემთხვევებში მუხრუჭის კვალი არც დარჩეს ზედაპირზე. მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა კ-----მა აღნიშნა, რომ კონკრეტულ შემთხვევაში გამორიცხულია, „S-----“ ყოფილიყო გაჩერებულ მდგომარეობაში, ორივე მანქანა მობრუნებულიყო 180°-ით, ვერავითარი ძალა მანქანას ვერ მოატრიალებდა, თუ ძალა კინეტიკურ ენერგიას არ მიაყენებდა მარცხნიდან მარჯვნივ. ამ დროს სრულიად სხვაგვარი იქნებოდა ჩამონაყარის მოცულობა და გაშლაც. ამასთან, „B---ს“ 80 კმ/სთ სიჩქარითაც რომ არ ემოძრავა და ემოძრავა 60 კმ/სთ სიჩქარით, ავტომობილების ურთიერთკონტაქტს მაინც ექნებოდა ადგილი, რადგან „B---ს“ მეტი მანძილი დასჭირდებოდა გაჩერებისთვის. სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტ დ-----ის განმარტებაზე, რომელმაც აღნიშნა, რომ კონკრეტულ შემთხვევაში ავტომობილ „S----- X---ის“ მძღოლ გ-----ს უგულებელყოფილი ჰქონდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნები, რომელთა დაცვის დროსაც კონკრეტულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. საგულისხმოა ის გარემოებაც, რომ როგორც ავტოტექნიკური ექსპერტიზის #2---- დასკვნით, ისე, სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #0----- დასკვნით ერთმნიშვნელოვნად დადასტურდა, რომ ავტომობილ „ბ---ს“, ს----- მძღოლ კ-----ეს, ტექნიკური თვალსაზრისით (დამუხრუჭებით), მის განკარგულებაში არსებული მანძილის სიმცირის გამო, საგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება; აღნიშნული გარემოებების მხედველობაში მიღებით, სააპელაციო პალატა დადასტურებულად მიიჩნევს, რომ მომხდარ ავტო-საგზაო შემთხვევაში ავტომანქანა „S----- X---ის“ მძღოლ გ-----ის მოქმედება (მანევრი) კონკრეტულ ვითარებაში არ შეესაბამებოდა რა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“

საქართველოს კანონის მოთხოვნებს, გამოიწვია კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

რაც შეეხება დაცვის მხარის აპელირებას სასამართლო სამედიცინო ექსპერტიზის და ექსპერტ ე-----ს ჩვენებასთან დაკავშირებით. სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ 2015 წლის 2 თებერვლის გაცემული სამედიცინო ექსპერტიზის #0----- დასკვნით დადგინდა თუ როდის იქნა მოთავსებული ე-----ი კლინიკაში, ასევე აღინიშნა თუ რა დიაგნოზი დაუდგინდა მას, ასევე დადგინდა, რომ მიყენებული დაზიანებები, ერთად აღებული, ეკუთვნიან ნაკლებად მძიმე ხარისხს, ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლის ნიშნით. მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ე-----მ დაადასტურა რა აღნიშნული დასკვნის სისწორე აღნიშნა, რომ კვლევა ჩაატარა სამედიცინო დოკუმენტაციის საფუძველზე. დაზიანების ხარისხის განსაზღვრა ხდება იმის მიხედვით, თუ რა პერიოდი დასჭირდებოდა მოცემული დაზიანების/ჭრილობის შეხორცებას. მიუხედავად იმისა, რომ არ არსებობს ამის განსაზღვრად რაიმე ნორმატიული აქტი, არსებობს სახელმძღვანელო, რასაც იყენებენ კვლევისას, ამასთან, არავითარი მნიშვნელობა არ აქვს სახელმძღვანელო ძველი იქნებოდა თუ ახალი, მოტეხილობა ე-----ის სხეულზე არ შეიცვლებოდა, რადგან მისი ჯანმრთელობის აღდგენას დაახლოებით სამი კვირა დასჭირდებოდა, რაც ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლის ნიშანია.

ამდენად, პალატას მიაჩნია, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ სრულად დაადგინა საქმის ფაქტობრივი გარემოებები და სწორი სამართლებრივი შეფასება მისცა მსჯავრდებულ გ-----ის მიერ განხორციელებულ დანაშაულებრივ ქმედებას. საქმეში არსებული, ერთმანეთთან შეთანხმებული, ზემოაღნიშნული მტკიცებულებების ერთობლიობით გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტით დასტურდება მსჯავრდებულის მიერ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულების ჩადენა.

წარმოდგენილ სააპელაციო საჩიარში დაცვის მხარე აღნიშნავს, რომ მოცემული სისხლის სამართლის საქმესთან დაკავშირებით ძირითადი ნივთიერი მტკიცებულებების - შემთხვევაში მონაწილე სატრანსპორტო საშუალებების ავთენტიკურობა ვერ დადასტურდება, რადგან ისინი აღარ არსებობს. ასევე, სააპელაციო საჩივარში ყურადღება გამახვილებულია იმ გარემოებაზე, რომ შემთხვევის დროს ავტომანქანა „ბ--“-ს საჭესთან არ მჯდარა კ-----ე არამედ იჯდა მისი მეუღლე ე-----ი. აღნიშნულ არგუმენტებთან დაკავშირებით სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ დასაბუთებული გადაწყვეტილების უფლება არ მოითხოვს მხარეების მიერ მითითებულ ყველა არგუმენტზე დეტალური პასუხის გაცემას. აღნიშნული უფლება ზედა ინსტანციის სასამართლოებს საშუალებას აძლევს, დაეთანხმონ ქვედა ინსტანციის სასამართლოს დასაბუთებას, საფუძვლების გამეორების გარეშე (იხ. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე

Hirvisaari v. Finland, პარ. 30). სააპელაციო პალატა აღნიშნულ საკითხებთან დაკავშირებით სრულად ეთანხმება პირველი ინსტანციის სასამართლოს არგუმენტირებულ მსჯელობას და აღნიშნავს, მსჯავრდებულ გ-----ის უსაფუძვლო განმარტების გარდა დაცვის მხარეს საქმის განხილვის არცერთ ეტაპზე არ წარუდგენია იმ გარემოების დამადასტურებელი მტკიცებულება, რომ შემთხვევის უშუალო მომენტში ავტომანქანა „ბ--“-ს საჭესთან იჯდა ე-----ი. შემთხვევის დროს ავტომანქანა „ბ--“-ში მყოფი პირები ერთმნიშვნელოვნად ადასტურებენ რომ მანქანის საჭესთან იჯდა კ-----ე, ხოლო მძღოლის გვერდით იჯდა ე-----ი. რაც შეეხება აპელირებას ავტომანქანების ავთენტიკურობასთან დაკავშირებით, პირველი ინსტანციის სასამართლოს მსგავსად სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ ავტომანქანების დაბრუნება მოხდა საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის მე-80 მუხლის მოთხოვნათა დაცვით. ამასთან, ავტომანქანების წარუდგენლობას ხელი არ შეუშლია დაცვის მხარის ექსპერტისთვის, ეპასუხა მოცემულ შემთხვევაში ავტომანქანების მძღოლთა მხრიდან ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილების შესაძლებლობის შესახებ დასმულ შეკითხვაზე.

გონივრულ ეჭვს მიღმა მტკიცების სტანდარტი დადგენილია, ასევე ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს მიერ. აღნიშნულთან დაკავშირებით, ადამიანის უფლებათა ევროპულმა სასამართლომ საქმეში *TANIS AND OTHERS v. TURKEY*, განმარტა შემდეგი: „წერილობითი და ზეპირი მტკიცებულებების შეფასებისას სასამართლო ითვალისწინებს უკვე დადგენილ სტანდარტს-გონივრულ ეჭვს მიღმა. მსგავსი მტკიცება შეიძლება გამომდინარეობდეს მხოლოდ საკმარისად ძლიერი, ნათელი და შეთანხმებული დასკვნებიდან, ან მსგავსი უდავო ფაქტების ვარაუდიდან. დამატებით უნდა აღინიშნოს, რომ მხარეთა ქვევა მტკიცებულებათა მოპოვებისას შესაძლებელია იყოს მხედველობაში მიღებული“.

აღნიშნულიდან გამომდინარე, მტკიცების სტანდარტი არაა სავალდებულო იყოს აბსოლუტურად სარწმუნო, თუმცა უნდა აკმაყოფილებდეს შესაძლებლობის საკმარის მაღალ სტანდარტს და უნდა ტოვებდეს მხოლოდ უმნიშვნელო შესაძლებლობას საპირისპიროს არსებობაში.

რაც შეეხება სახელმწიფო ბრალმდებლის სააპელაციო საჩივარს **გ-----ისათვის** დანიშნული სასჯელის გამკაცრებასთან დაკავშირებით, - ასეთს პალატა არ ეთანხმება. აპელანტი ხსენებულ მოთხოვნას საფუძვლად მიუთითებს იმ გარემოებას, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ გ-----ისათვის დანიშნული სასჯელი ვერ უზრუნველყოფს სასჯელის მიზნების განხორციელებას, გარდა ამისა სასამართლოს მიერ არ იქნა გათვალისწინებული დამნაშავის ყოფაქცევა ქმედების ჩადენის შემდგომ, კერძოდ, მსჯავრდებულმა გ-----მა დაზარალებულს არ აუნაზღაურა

მიყენებული ზიანი.

პალატა აცხადებს, რომ დაუშვებელია მსჯავრდებულის პასუხისმგებლობის დამამძიმებლად მიეთითოს ისეთი გარემოება, რომლის შესრულებას ან დაკმაყოფილებას სისხლის სამართლის კანონი მას არ ავალდებულებს, ხოლო დაზარალებულს უფლება აქვს, მსჯავრდებულისგან ზიანის ანაზღაურება გონივრულ ფარგლებში მოითხოვოს სამოქალაქო სამართალწარმოების წესით, შესაბამის სასამართლოში სათანადო მტკიცებულებების წარდგენით (საქართველოს სამოქალაქო კოდექსით გათვალისწინებული დელიქტური ვალდებულებები). ამდენად, აღნიშნული არგუმენტი ვერ დაედება საფუძვლად სასჯელის გამკაცრებას.

პალატა პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ მსჯავრდებულ **გ-----** **---ისათვის** დანიშნული სასჯელის სახეს და ზომას სამართლიანად მიიჩნევს და აღნიშნავს, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ მსჯავრდებულისთვის სასჯელის დანიშვნის დროს სრულად გაითვალისწინა მისი პიროვნული მახასიათებლები, ჩადენილი დანაშაულის სიმძიმე, ავტო-საგზაო შემთხვევის მართლსაწინააღმდეგო შედეგი და ისე დაუნიშნა სასჯელი, რაც პალატის დასკვნით, სრულად უზრუნველყოფს საქართველოს სსკ-ის 39-ე

მუხლით გათვალისწინებული მიზნების განხორციელებას, როგორიცაა სამართლიანობის აღდგენა, ახალი დანაშაულის თავიდან აცილება და

დამნაშავის რესოციალიზაცია.

აღნიშნულის გათვალისწინებით პალატა მიიჩნევს, რომ თბილისის პროკურატურის შსს ორგანოებში გამოძიების საპროცესო ხელმძღვანელობის განყოფილების პროკურორ **ხ-----ის** და მსჯავრდებულ **გ-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **თ-----ის** სააპელაციო საჩივრების მოთხოვნა არ უნდა დაკმაყოფილდეს და უცვლელად უნდა დარჩეს თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა, საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17 ოქტომბრის განაჩენი **გ-----ის** მიმართ.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

პალატამ იხელმძღვანელა რა საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 298-ე მუხლის პირველი ნაწილის „დ“ ქვეპუნქტით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

თბილისის პროკურატურის შსს ორგანოებში გამოძიების საპროცესო ხელმძღვანელობის განყოფილების პროკურორ **ხ-----ის** სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნა არ დაკმაყოფილდეს.

მსჯავრდებულ **გ-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **თ-----ის** სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნა არ დაკმაყოფილდეს.

თბილისის საქალაქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა, საგამოძიებო, წინასასამართლო სხდომისა და არსებითი განხილვის კოლეგიის 2018 წლის 17 ოქტომბრის განაჩენი **გ-----ის** მიმართ დარჩეს უცვლელი.

გ-----ი ცნობილ იქნას დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი ნაწილით (2018 წლის 1 იანვრამდე მოქმედი რედაქციით) და სასჯელის სახით განესაზღვროს ჯარიმა 2000 (ორი ათასი) ლარის ოდენობით.

თბილისის სააპელაციო სასამართლოს განაჩენი კანონიერ ძალაში შედის და მიექცევა აღსასრულებლად გამოცხადებისთანავე.

განაჩენი შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში, გამოცხადებიდან ერთი თვის ვადაში, თბილისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით.

მოსამართლე:

მ. ხოლოაშვილი