



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

18 აპრილი, 2019 წ.

ქ. ქუთაისი

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს
სისხლის სამართლის საქმეთა პალატამ

თავმჯდომარე - მარინა სირაძე
მოსამართლეები - მარინე იმერლიშვილი
მაკა გორგოძე

სხდომის მდივანი - თეონა ქიმერიძე

პროკურორის - მიქაელ ქობულაძის

გამართლებულის - ს----- ბ-----ის

ადვოკატების - ნ-----ის, ს----- კ-----ის, ნ----- გ-----ის

სამოქალაქო მოპასუხე „ს-----“ წარმომადგენლის - ხ----- ს-----ის
მონაწილეობით,

ღია სასამართლო სხდომაზე, განიხილა სისხლის სამართლის საქმე:

ს----- რ-----ს ძე ბ-----ის მიმართ - დაბადებული 1-----წ. საქართველოს
მოქალაქე, საშუალო ტექნიკური განათლებით, დაოჯახებული, ნასამართლობის
არმქონე, მისამართი: ხელვაჩაურის რაიონის სოფელი მ-----

ვ----- ნ-----ს ძე ა-----ის მიმართ - დაბადებული 2-----წ.
საქართველოს მოქალაქე, უმაღლესი განათლებით, დაოჯახებული, მისამართი:
ქ. თბილისი, ვ-----;

ა ღ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი:

1. წარდგენილი ბრალდების არსი:

1.1. ს----- ბ-----ის მიმართ

საბრალდებო დასკვნის თანახმად ს----- ბ-----ეს ბრალი დაედო მასში, რომ
ჩაიდინა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა

იმის მიერ ვისაც სპეციალურად ევალება ამ წესის დაცვა, რამაც გამოიწვია ორი და მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, მის მიერ ჩადენილი ქმედება გამოიხატა შემდეგში:

ს----- ბ----- ე მუშაობდა ბათუმის აეროპორტის საჰაერო მოძრაობის მართვის უფროსი დისპეჩერის თანამდებობაზე და ამავე დროს 2000 წლის 25 ოქტომბერს ასრულებდა მიღების პუნქტის მოვალეობას, მას სამსახურეობრივად ევალებოდა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დაცვა; რუსეთის ფედერაციის თავდაცვის სამინისტროდან მიღებული ცირკულარული ტელეგრამის შესაბამისად აღნიშნულ დღეს მას უნდა უზრუნველყო მოსკოვის აეროპორტ „ჩ-----“ ბათუმის აეროპორტში მომავალი რუსეთის სამხედრო სატრანსპორტო თვითმფრინავი ი-----ის ბორტის ნომერი 7---- უსაფრთხო მართვა და მიღება.

2000 წლის 25 ოქტომბერს 14 საათსა და 48 წუთზე (თბილისის დროით), „ჩ-----ს“ აეროპორტიდან ბათუმის მიმართულებით გამოფრინდა რუსეთის სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავი ი----- (ბორტის ნომერი 7----), რომელსაც მართავდა ეკიპაჟი 11 წევრის შემადგენლობით. მათ გარდა ბორტზე იმყოფებოდა 73 მგზავრი. ხომალდი დატვირთული იყო 15 ტონამდე ტვირთით.

საქართველოს საჰაერო სივრცეში შემოსვლამდე ფრენის პროცესში 17 საათსა და 46 წუთზე ეკიპაჟი საკონტროლო კავშირზე გავიდა ბათუმის დისპეჩერ ს----- ბ-----ესთან და აცნობა მისვლის სავარაუდო დრო 18 საათი და 25 წუთი. ს----- ბ-----ემ უპასუხა, რომ მზად იყო მისაღებად და გადასცა ამინდის პროგნოზი და კოორდინატები.

17 საათზე, 53 წუთსა და 47 წამზე, საქართველოს საჰაერო სივრცეში შემოსვლის შემდეგ, შავი ზღვის ზემოთ, ე.წ. „აუცილებელი მიღწევის პუნქტის“ (გეოგრაფიული წერტილის) „ტაბანის“ თავზე ყოფნისას ხომალდის მეთაური, მაიორი ა. კ-----ი დაუკავშირდა შ.პ.ს „ს-----“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერ ვ----- ა-----ს და მოახსენა, რომ შედიოდა ე.წ. „დასავლეთის“ სექტორის ზონაში და სთხოვა დაერთო ნება, რათა შეეცვალა მარშრუტი და ნაცვლად „ტაბანი-ფოთისა“ ემოძრავა „ტაბანი-პოკატის“ მიმართულებით, რაზედაც ვ. ა-----მა ნებართვა მისცა, ამის შემდეგ ეკიპაჟმა მოუხვია მარჯვნივ, დააყენა კურსი 126 გრადუსზე, ხოლო 18 საათზე, 03 წუთზე და 55 წამზე 7500 მეტრის ეშელონიდან დაიწყო დაშვება რა დროსაც ხომალდის უფროსმა შტურმანმა დაშვების ზღვარი დაგვიანებით განსაზღვრა 20 კილომეტრის ცდომილებით. რითაც დაარღვია რუსეთის ფედერაციის შეიარაღებული სამხედრო საჰაერო ძალების საჰაერო ნავიგაციის სახელმძღვანელოს 5.14 პუნქტის მოთხოვნა. ამავე დროს ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა. კ-----მა, მისმა შემმოწმებელმა ვიცეპოლკოვნიკმა ა. ს-----მა და სამხედრო ნაწილის უფროსმა შტურმანმა ვ. ო-----მ შექმნილ სიტუაციაში არ შეასრულეს მათზე დაკისრებული მოვალეობები, რაც გამოიხატა იმაში, რომ

შტურმანის მოქმედება არ გააკონტროლეს, დაშვებული შეცდომა არ აღმოაჩინეს, არ მიიღეს ზომები მის დროულად აღმოსაფხვრელად და ფრენის დროს შექმნილი რთული სიტუაციის მდგომარეობის გამოსასწორებლად, რითაც უხეშად დაარღვიეს სსრკ-ის შეიარაღებული ძალების ავიაციის საშტურმანო სამსახურის დებულების 67-ე პუნქტის (ნშს-87) მოთხოვნები. რის გამო თვითმფრინავი „აუცილებელი მიღწევის წერტილ“ – „პოკატს“ გასცდა ოცი კილომეტრით დაშორებით.

18 საათზე, 10 წუთსა და 23 წამზე, ხომალდის მეთაურმა ა. კ-----მა, არ ჰქონდა რა ზუსტი ინფორმაცია დისპეჩერ ვ. ა-----ს არასწორად აცნობა თვითმფრინავის ადგილმდებარეობა პოკატზე 110-ე ეშელონის (სიმაღლის) დაკავების შესახებ, მაშინ როცა ამ დროს ხომალდი „პოკატს“ უკვე გაცდენილი იყო 20 კილომეტრით და მოცემულ მარშრუტზე გადახრით მოძრაობდა თავის მხრივ. დისპეჩერმა ვ. ა-----მა ეკიპაჟს ნაჩქარევად მისცა მითითება გადასულიყვნენ „120,0“ სიხშირის კავშირზე ბათუმის მისვლის პუნქტის დისპეჩერთან, მაშინ როდესაც იგი ვალდებული იყო დაედგინა თვითმფრინავის მარშრუტიდან გადახრა და ეკიპაჟისათვის ეცნობებინა საჰაერო ხომალდის ზუსტი ადგილმდებარეობა, რისი ტექნიკური შესაძლებლობაც მას გააჩნდა, რითაც აღკვეთდა ეკიპაჟის მიერ დაშვებულ შეცდომას; ვ. ა-----მა აღნიშნული არ შეასრულა და უხეშად დაარღვია სამოქალაქო ავიაციის ფრენის წარმოების დებულების (ნპკ გა-5.2.7. პუნქტისა და თბილისის რაიონული ცენტრის დისპეჩერის მუშაობის ტექნოლოგიის 4.2.8. პუნქტის მოთხოვნები (დამტკიცებული „ს-----“ უფროსის მოადგილის მიერ 2000 წლის 10 აგვისტოს), რის შედეგადაც როგორც ეკიპაჟს, ასევე დისპეჩერებს, შემდგომი ფრენის მიმდინარეობის განმავლობაში, არასწორი წარმოდგენა ქონდათ თვითმფრინავის მიმართულებაზე, მარშრუტზე და ზუსტ ადგილმდებარეობაზე.

ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა. კ-----მა და მისმა შემმოწმებელმა ვიცეპოლკოვნიკმა ა. ს-----მა, არასწორად შეაფასეს რა რთული მეტეოროლოგიური პირობები (ღრუბლიანობა - 7-10 ბალი, დაბალი საზღვრის სიმაღლე 300-500 მეტრი, დროგამოშვებით ელჭექი, მხედველობა 4-6, ზოგჯერ 2-3 კილომეტრი, ქარის სიჩქარე 4-7 მეტრი წამში, წვიმა), რყევის მიუხედავად, დაუშვეს საჰაერო ხომალდის შესვლა ელჭექიან ღრუბლებში, რითაც უფრო გაართულეს სიტუაცია, ამასთან, ბათუმის აეროპორტის რაიონში, დაშვებისა და დასაჯდომად შესვლის მარშრუტზე არ ფლობდნენ რა ზუსტ ადგილმდებარეობას, ბათუმის დისპეჩერსა და თბილისის რაიონული ცენტრის დისპეჩერს არ მოსთხოვეს ინფორმაცია საჰაერო ადგილმდებარეობის შესახებ, რითაც უხეშად დაარღვიეს რუსეთის ფედერაციის შეიარაღებული ძალების ავიაციის საჰაერო ნავიგაციის სახელმძღვანელოს 5.14 და 5.17 პუნქტების მოთხოვნები.

18 საათზე, 10 წუთზე და 54 წამზე ხომალდის მეთაური ა. კ-----ი გავიდა

კავშირზე ბათუმის დისპეჩერ ს. ბ-----ესთან; მან უპასუხა, რომ მზად იყო მისაღებად და თვითმფრინავის მართვა აიღო თავის თავზე.

18 საათზე 10 წუთზე და 59 წამზე, ხომალდის მეთაურმა ა. კ-----მა და მისმა შემოწმებელმა ა. ს-----მა, არასწორი წარმოდგენა ჰქონდათ რა მათი მართვის ქვეშ მყოფი თვითმფრინავის ზუსტი ადგილმდებარეობის შესახებ, ბათუმის დისპეჩერ ს. ბ-----ეს მიაწოდეს უსწორო ინფორმაცია თვითმფრინავის ადგილმდებარეობის და ფრენის სიმაღლის შესახებ და მოითხოვეს შემდგომი დაშვების ნებართვა, თავის მხრივ, დისპეჩერი ს. ბ-----ე, რომელიც ვალდებული იყო რა რადიოტექნიკური საშუალებებით დაეზუსტებინა საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობა, ხოლო დაშვების პროცესში არანაკლებ ორჯერ მაინც დაეზუსტებინა ეკიპაჟთან ფრენის სიმაღლე და ეცნობებინა მათთვის ზუსტი ადგილმდებარეობა, რითაც აღკვეთდა ეკიპაჟისა და დისპეჩერ ვ. ა-----ის დაშვებულ შეცდომებს, მან „სამუშაოთა ტექნოლოგიის“ 4.2.2. პუნქტის (დამტკიცებული ბათუმის აეროპორტის უფროსის მიერ 1999 წლის 1 მაისს) უხეში დარღვევით, ეს მოთხოვნები არ შეასრულა და ხომალდის მეთაურს არასწორად მისცა ნებართვა დაშვებაზე.

18 საათზე, 11 წუთსა და 32 წამზე ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა. კ-----მა, დისპეჩერ ს. ბ-----ეს აცნობა 3000 მეტრის სიმაღლეზე ჩამოსვლა, რის შემდეგაც ს. ბ-----ემ, ისე, რომ კვლავ არ დაუდგენია თვითმფრინავის ზუსტი ადგილმდებარეობა და ფაქტიურად არ იცოდა თუ როგორ მოძრაობდა ხომალდი აეროდრომის მიმართულებით, ეკიპაჟს არასწორად მისცა მითითება დაბლა დაშვებაზე, რითაც უხეშად დაარღვია ფრენის წარმოების დებულების (ნკპ უა-85) 8.1.8.4 პუნქტების და დაჯდომის პუნქტის დისპეჩერის 4.2.3.“ პუნქტების მოთხოვნები, რომელთა თანახმად „მისვლის პუნქტის დისპეჩერს ეკრძალება თვითმფრინავის მოძრაობისას ეკიპაჟს მისცეს ნებართვა ხომალდის დაშვებაზე უწყვეტი რადიოლოკაციური კონტროლის არ არსებობს შემთხვევაში და ვალდებულია მიუთითოს ეკიპაჟის სათადარიგო აეროპორტში წასვლის შესახებ“, რაც ს. ბ-----ეს არ შეუსრულებია.

18 საათზე, 14 წუთსა და 58 წამზე ხომალდის მეთაურმა ა. კ-----მა დისპეჩერ ს. ბ-----ეს სთხოვა გადაეცა მისთვის ინფორმაცია ხომალდის მეოთხე მოსახვევთან (გეოგრაფიულ წერტილ „ორამთან“) მისვლის შესახებ. მიუხედავად იმისა, რომ ს. ბ-----ე ვალდებული იყო დაედგინა თვითმფრინავის ადგილმდებარეობა და ეკიპაჟისთვის დროულად ეცნობებინა, ანუ ზუსტად განესაზღვრა იყო თუ არა თვითმფრინავი გეოგრაფიულ წერტილ „ორამზე“ და ასეთ შემთხვევაში უზრუნველყო მისი უსაფრთხოდ დასაჯდომად შესვლა, მან ეს მოთხოვნები არ შეასრულა და რადიოლოკატორზე ხომალდის ვერ ხედვის პირობებში, ეკიპაჟს არასწორად მისცა მითითება ჩამოსულიყვნენ ნაცვლად 900 მეტრისა, 400 მეტრის სიმაღლეზე, რითაც უხეშად დაარღვიეს აეროპორტის დაჯდომის პუნქტის დისპეჩერის „ტექნოლოგიური სამუშაოების“ 4/2/3

პუნქტისა და ბათუმის აეროპორტის გაფრენისას და დაჯდომისას მისვლის პუნქტის დისპეჩერისა და ეკიპაჟს შორის რადიოკავშირის გაცვლის „დასაუდომად შესვლის“ წესების მოთხოვნები (დამტკიცებული ბათუმის აეროპორტის უფროსის მიერ 1999 წლის 01 მაისს). ამასთან, ეკიპაჟს არ მიუთითა, რომ ასულიყვნენ უსაფრთხო სიმაღლეზე და წასულიყვნენ სათადარიგო აეროდრომში, რითაც აღიკვეთებოდა ეკიპაჟსა და დისპეჩერ ვ. ა-----ის მიერ დაშვებული შეცდომები.

ბათუმის აეროპორტის მიღების პუნქტის დისპეჩერის ს. ბ-----ის ხომალდის მეთაურის ა. კ-----ის, მისი შემმოწმებლის ა. ს-----ის, ხომალდის უფროსი შტურმანის, ე. კ-----ის, მისი შემმოწმებლის ვ. ო-----ს და შპს „ს-----“ თბილისის რაიონული ცენტრის დისპეჩერის ვ. ა-----ის მიერ ზემოაღნიშნული საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების უხეში დარღვევების გამო, თვითმფრინავი ი-----, ბორტის ნომერი 7- ---, 2000 წლის 25 ოქტომბერს 18 საათზე, 16 წუთსა და 30 წამზე ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, ასცდა კურსსა და ბათუმიდან ჩრდილო-აღმოსავლეთით 16 კილომეტრში, 950 მეტრის სიმაღლეზე 340 კმ სიჩქარე საათში, შეეჯახა ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე ე. წ. „მ-----ს“ მთის ფერდობს, რის შედეგადაც ხომალდი აფეთქდა და დაიღუპა ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის 11 წევრი და 73 მგზავრი.

1.2 ვ----- ა-----ის მიმართ :

საბრალოდებო დასკვნის თანახმად ვ----- ა-----ს ბრალი დაედო მასში, რომ ჩაიდინა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ ვისაც სპეციალურად ევალება ამ წესის დაცვა, რამაც გამოიწვია ორი და მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, რაც გამოიხატა შემდეგში:

ვ----- ა-----ი მუშაობდა რა შპს „ს-----“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერის თანამდებობაზე, მას სამსახურეობრივად ევალებოდა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დაცვა; 2000 წელს 25 ოქტომბერს რუსეთის თავდაცვის სამინისტროდან მიღებული ცირკულარული ტელეგრამის შესაბამისად, აღნიშნულ დღეს მას უნდა უზრუნველყო, მოსკოვის აეროპორტი „ჩ-----“ ბათუმის აეროპორტში მომავალი, რუსეთის ფედერაციის სამხედრო სატრანსპორტო თვითმფრინავი ი-----ის ბორტის ნომერი N7----, უსაფრთხო მიღება და მართვა საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

2000 წლის 25 ოქტომბერს, 14 საათსა და 48 წუთზე (თბილისის დროით) „ჩ-----ს“ აეროპორტიდან ბათუმის მიმართულებით გამოფრინდა რუსეთის სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავი ილ- 18. (ბორტის ნომერი N7----), რომელსაც მართავდა ეკიპაჟი 11 წევრის შემადგენლობით. მათ გარდა ბორტზე იმყოფებოდა

73 მგზავრი; ხომალდი დატვირთული იყო 15 ტონამდე ტვირთით.

საქართველოს საჰაერო სივრცეში შემოსვლამდე ფრენის პროცესში, 17 საათსა და 46 წუთზე, ეკიპაჟი საკონტროლო კავშირზე გავიდა ბათუმის დისპეჩერ ს. ბ----ესთან და აცნობა მისვლის სავარაუდო დრო - 18 საათი და 25 წუთი. ს. ბ----ემ უპასუხა, რომ მზად იყო მისაღებად და გადასცა ამინდის პროგნოზი და კოორდინატები.

17 საათზე, 53 წუთსა და 47 წამზე, საქართველოს საჰაერო სივრცეში შემოსვლის შემდეგ, შავი ზღვის ზემოთ, ე.წ. „აუცილებელი მიღწევის პუნქტის“ (გეოგრაფიული წერტილი) „გაბანის“ ლავზე ყოფნისას, ხომალდის მეთაური ა. კ----ი დაუკავშირდა შპს „ს-----“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერ ვ----- ა-----ს და მოახსენა, რომ შედიოდა ე.წ. „დასავლეთის“ სექტორის ზონაში და სთხოვა დაერთო ნება შეეცვალა მარშრუტი და ნაცვლად „გაბანი- ფოთისა“ ემოდრავა „ტაბანი-პოკატის“ მიმართულებით, რაზედაც ვ. ა-----მა ნებართვა მისცა. ამის შემდეგ ეკიპაჟმა მოუხვია მარჯვნივ. დააყენა კურსი 126 გრადუსზე. ხოლო 18 საათზე, 03 წუთსა და 55 წამზე 7500 მეტრის ეშელონიდან (სიმაღლიდან) დაიწყო დაშვება, რა დროსაც ხომალდის უფროსმა შტურმანმა ე. კ-----მა დაშვების დაწყების ზღვარი დაგვიანებით განსაზღვრა 20 კილომეტრის ცდომილებით, რითაც დაარღვია რუსეთის ფედერაციის შეიარაღებული სამხედრო საჰაერო ძალების საჰაერო ნავიგაციის სახელმძღვანელოს 5.14 პუნქტის მოთხოვნა, ამავე დროს ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა. კ-----მა, მისმა შემმოწმებელმა, ვიცე-პოლკოვნიკმა ა. ს-----მა და სამხედრო ნაწილის უფროსმა შტურმანმა, პოლკოვნიკმა ვ. ო-----მ, შექმნილ სიტუაციაში არ შეასრულა მათზე დაკისრებული მოვალეობები. რაც გამოიხატა იმაში, რომ შტურმან ე. კ-----ის მოქმედება არ გააკონტროლეს, დაშვებული შეცდომა არ აღმოაჩინეს, არ მიიღეს ზომების მის დროულ აღმოსაფხვრელად და ფრენის დროს შექმნილი რთული საავარიო სიტუაციის მდგომარეობის გამოსასწორებლად, რითაც უხეზად დაარღვიეს სსრკ-ს შეიარაღებული ძალების ავიაციის საშტურმანო სამსახურის დებულების 67-ე პუნქტის (ნშს-87) მოთხოვნები. ამის გამო თვითმფრინავი „აუცილებელი მიღწევის წერტილ“- „პოკატს“ გასცდა ოცი კილომეტრის დაშორებით.

18 საათზე, 10 წუთსა და 23 წამზე, ხომალდის მეთაურმა ა. კ-----მა, არ ჰქონდა რა ზუსტი ინფორმაცია, დისპეჩერ ვ. ა-----ს არასწორად აცნობა თვითმფრინავის ადგილმდებარეობა, პოკატზე 110-ე ეშელონის (სიმაღლის დაკავების შესახებ, მაშინ, როცა ამ დროს ხომალდი „პოკატს“ უკვე გაცდენილი იყო 20 კილომეტრით და მიცემულ მარშრუტზე გადახრით მოძრაობდა. თავისი მხრივ, დისპეჩერმა ვ. ა-----მა ეკიპაჟს ნაჩქარევად მისცა მითითება გადასულიყვნენ „120.0“ სიხშირის კავშირზე ბათუმის მისვლის პუნქტის დისპეჩერთან, მაშინ, როდესაც, იგი ვალდებული იყო დაედგინა

თვითმფრინავის მარშრუტიდან გადახდა და ეკიპაჟისათვის ეცნობებინა საჰაერო ხომალდის ზუსტი ადგილმდებარეობა, რისი ტექნიკური შესაძლებლობაც მას გააჩნდა, რითაც აღკვეთდა ეკიპაჟის მიერ დაშვებულ შეცდომას: ვ. ა-----მა აღნიშნული არ შეასრულა და უხეშად დაარღვია სამოქალაქო ავიაციის ფრენის წარმოების დებულების (ნპპ-85) 5.2.7. პუნქტისა და თბილისის რაიონული ცენტრის დისპეჩერის მუშაობის ტექნოლოგიის 4.2.8. პუნქტის მოთხოვნები (დამტკიცებული „ ს-----“ უფროსის მოადგილის მიერ 2000 წლის 10 აგვისტოს), რის შედეგადაც როგორც ეკიპაჟს, ასევე დისპეჩერებს, შემდგომი ფრენის მიმდინარეობის განმავლობაში, არასწორი წარმოდგენა ჰქონდათ თვითმფრინავის მიმართულებაზე, მარშრუტზე და ზუსტ ადგილმდებარეობაზე.

ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა.კ-----მა და მისმა შემმოწმებელმა, ვიცეპოლკოვნიკმა ა. ს-----მა, არასწორად შეაფასეს რა რთული მეტეოროლოგიური პირობები (ღრუბლიანობა 7010 ბალი, დაბალი საზღვრის სიმაღლე 300-500 მეტრი, დროგამოშვებით ელჭექი, მხედველობა 4-6, ზოგჯერ 2-3 კილომეტრი სიჩქარე 4-7 მეტრი წამში, წვიმა), რყევის მიუხედავად, დაუშვეს საჰაერო ხომალდის შესვლა ელჭექიან ღრუბლებში, რითაც უფრო გაართულეს სიტუაცია, ამასთან, ბათუმის აეროპორტის რაიონში, დაშვებისა და დასაჯდომად შესვლის მარშრუტზე არ ფლობდნენ რა ზუსტ ადგილმდებარეობას, ბათუმის დისპეჩერსა და თბილისის რაიონული ცენტრის დისპეჩერს არ მოსთხოვეს ინფორმაცია საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობის შესახებ, რითაც უხეშად დაარღვიეს რუსეთის ფედერაციის შეიარაღებული ძალების ავიაციის საჰაერო ნავიგაციის სახელმძღვანელოს 5.14 და 5.17 პუნქტების მოთხოვნები.

18 საათზე, 10 წუთზე და 54 წამზე ხომალდის მეთაური ა. კ-----ი გავიდა კავშირზე ბათუმის დისპეჩერ ს. ბ-----ესთან: მან უპასუხა, რომ მზად იყო მისაღებად და თვითმფრინავის მართვა აიღო თავის თავზე.

18 საათზე, 10 წუთზე და 54 წამზე ხომალდის მეთაური ა. კ-----მა და მისმა შემმოწმებელმა ა. ს-----მა, არასწორი წარმოდგენა ჰქონდათ რა მათი მართვის ქვეშ მყოფი თვითმფრინავის ზუსტი ადგილმდებარეობის შესახებ, ბათუმის დისპეჩერ ს. ბ-----ეს მიაწოდეს უსწორო ინფორმაცია თვითმფრინავის ადგილმდებარეობის და ფრენის სიმაღლის შესახებ და მოითხოვეს შემდგომი დაშვების ნებართვა. თავის მხრივ, დისპეჩერი ს. ბ-----ე, რომელიც ვალდებული იყო, რა რადიოტექნიკური საშუალებებით დაეზუსტებინა საჰაერო ხომალდის ადგილმდებარეობა, ხოლო დაშვების პროცესში არანაკლებ ორჯერ მაინც დაეზუსტებინა ეკიპაჟთან ფრენის სიმაღლე და ეცნობებინა მათთვის ზუსტი ადგილმდებარეობა, რითაც აღკვეთდა ეკიპაჟისა და დისპეჩერ ვ. ა-----ის დაშვებულ შეცდომებს, მან „სამუშაოთა ტექნოლოგიის“ 4.2.2. პუნქტის (დამტკიცებული ბათუმის აეროპორტის უფროსის მიერ 1999 წლის 1 მაისს) უხეში დარღვევით, ეს მოთხოვნები არ შეასრულა და ხომალდის მეთაურს

არასწორად მისცა ნებართვა დაშვებაზე.

18 საათზე, 11 წუთსა და 32 წამზე ხომალდის მეთაურმა, მაიორმა ა. კ-----მა დისპეჩერ ს. ბ-----ეს აცნობა 3000 მეტრი სიმაღლეზე ჩამოსვლა, რის შემდეგაც ს. ბ-----ემ, ისე, რომ კვლავ არ დაუდგენია თვითმფრინავის ზუსტი ადგილმდებარეობა და ფაქტიურად არ იცოდა თუ როგორ მოძრაობდა ხომალდი აეროდრომის მიმართულებით, ეკიპაჟს არასწორად მისცა მითითება დაბლა დაშვებაზე, რითაც უხეშად დაარღვია ფრენის წარმოების დებულება (ნპპ გა-85) 8.1.8.4. პუნქტების და დაჯდომის პუნქტის დისპეჩერის 4.2.3. პუნქტების მოთხოვნები, რომელთა თანახმად „მისვლის პუნქტის დისპეჩერს ეკრძალება თვითმფრინავის მოძრაობისას ეკიპაჟს მისცეს ნებართვა ხომალდის დაშვებაზე უწყვეტი რადიოლოკაციური კონტროლის არარსებობის შემთხვევაში და ვალდებულია მიუთითოს ეკიპაჟის სათადარიგო აეროპორტში წასვლის შესახებ“, რაც ს. ბ-----ეს არ შეუსრულებია.

18 საათზე, 14 წუთსა და 38 წამზე ხომალდის მეთაურმა ა. კ-----მა დისპეჩერ ს. ბ-----ეს სთხოვა გადაეცა მისთვის ინფორმაცია ხომალდის მეოთხე მოსახვევთან (გეოგრაფიულ წერტილ „ორამთან“) მისვლის შესახებ, მიუხედავად იმისა, რომ ს. ბ-----ე ვალდებული იყო დაედგინა თვითმფრინავის ადგილმდებარეობა და ეკიპაჟისთვის დროულად ეცნობებინა, ანუ ზუსტად განესაზღვრა იყო თუ არა თვითმფრინავი გეოგრაფიულ წერტილ „ორამზე“ და ასეთ შემთხვევაში უზრუნველყო მისი უსაფრთხოდ დასაჯდომად შესვლა, მან ეს მოთხოვნები არ შეასრულა და რადიოლოკატორზე ხომალდის ვერ ხედვის პირობებში, ეკიპაჟს არასწორად მისცა მითითება ჩამოსულიყვნენ ნაცვლად 900 მეტრისა, 400 მეტრის სიმაღლეზე, რითაც უხეშად დაარღვია ბათუმის აეროპორტის დაჯდომის პუნქტის დისპეჩერის „ტექნოლოგიური სამუშაოების“ 4.2.3. პუნქტისა და ბათუმის აეროპორტის გაფრენისას და დაჯდომისას მისვლის პუნქტის დისპეჩერისა და ეკიპაჟს შორის რადიოკავშირის გაცვლის „დასაჯდომად შესვლის“ წესების მოთხოვნები (დამტკიცებული ბათუმის აეროპორტის მიერ 1999 წლის 01 მაისს). ამასთან, არ მიუთითა, რომ ასულიყვნენ უსაფრთხო სიმაღლეზე და წასულიყვნენ სათადარიგო აეროდრომში, რითაც აღიკვეთებოდა ეკიპაჟისა და დისპეჩერ ვ. ა-----ის მიერ დაშვებული შეცდომები.

შპს „ს-----“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერის ვ. ა-----ის, ბათუმის აეროპორტის მიღების შემმოწმებლის ა. ს-----ის, ხომალდის უფროსი შტურმანი, ე. კ-----ის და მისი შემმოწმებლის ვ. ო-----ვის მიერ ზემოაღნიშნული საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების უხეშად დარღვევების გამო, თვითმფრინავი ი-----, ბორტის ნომერი 7----, 2000 წლის 25 ოქტომბერს 18 საათზე, 16 წუთსა და 30 წამზე ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, აცდა კურსს და ბათუმიდან ჩრდილო აღმოსავლეთით 16 კილომეტრში, 950 მეტრის სიმაღლეზე,

340 კმ სიჩქარით საათში, შეეჯახა ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე ე.წ. „მ-----ს“ მთის ფერდობს, რის „შედევადაც ხომალდი აფეთქდა და დაიღუპა ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის 11 წევრი და 73 მგზავრი.

2. პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილება:

ხელვაჩაურის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 26 ოქტომბრის განაჩენით :

ს----- ბ-----ე ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ და გამართლდა საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით წარდგენილ ბრალდებაში;

ვ----- ა-----ი ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ და გამართლდა საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით წარდგენილ ბრალდებაში.

3. სააპელაციო საჩივრის მოტივები:

აპელანტი - აჭარის ა/რ პროკურატურის განყოფილების პროკურორი ფრიდონ ქარცივაძე წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივრით ითხოვს გაუქმდეს გასაჩივრებული გამამართლებელი განაჩენი და მის ნაცვლად დადგენილ იქნას გამამტყუნებელი განაჩენი, რომლის თანახმად: **ს----- ბ-----ე** ცნობილ იქნას დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით და სასჯელის სახით განესაზღვროს 7 წლით თავისუფლების აღკვეთა; ასევე, **ვ----- ა-----ი** ცნობილ იქნას დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით და სასჯელის სახით განესაზღვროს 7 წლით თავისუფლების აღკვეთა.

ბრალდების მხარეს მიაჩნია, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ მიიღო დაუსაბუთებელი და უკანონო გადაწყვეტილება, ვინაიდან სათანადოდ არ შეაფასა სასამართლოში გამოკვლეული მტკიცებულებები, რომელთა ერთობლიობა გონივრულ ეჭვს მიღმა ადასტურებს, რომ **ს----- ბ-----ე** და **ვ----- ა-----ი** ჩაიდინეს საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაული. სასამართლომ გვერდი აუარა იმ მოწმეთა ჩვენებებს, რომლითაც დასტურდება **ს----- ბ-----ის** და **ვ----- ა-----ის** ბრალეულობა წარდგენილ ბრალდებაში და არ იმსჯელა თუ რატომ არ გაიზიარა მათი ჩვენებები.

გამართლებულ **ს----- ბ-----ის** ინტერესების დამცველი ადვოკატი **ს----- ვ-----ე** წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივრით ითხოვს არ დაკმაყოფილდეს პროკურორის სააპელაციო საჩივარი და გასაჩივრებული გამამართლებელი განაჩენი დარჩეს უცვლელი.

სააპელაციო პალატამ მოუსმინა პროცესის მონაწილეებს:

აპელანტს - აჭარის ა/რ პროკურატურის განყოფილების პროკურორ მიქაილ ქობულაძეს, რომელმაც მხარი დაუჭირა წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარს და

მისი დაკმაყოფილება მოითხოვს;

გამართლებულ ს----- ბ-----ეს და მისი ინტერესების დამცველ ადვოკატებს, ნ-----
-----ეს და ს----- კ-----ეს, ასევე, გამართლებულ ვ----- ა-----ის
ინტერესების დამცველ ადვოკატს, ნ----- გ-----ეს, რომლებიც არ დაეთანხმნენ
ბრალდების მხარის სააპელაციო საჩივარს და გასაჩივრებული გამამართლებელი
განაჩენის უცვლელად დატოვება მოითხოვს.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

4. პირველი ინსტანციის სასამართლოს განაჩენის უცვლელად დატოვების დასაბუთება:

სააპელაციო პალატამ გააანალიზა რა საქმეზე შეკრებილი მტკიცებულებები,
მოისმინა პროცესის მონაწილეთა მოთხოვნები, შეფასება მისცა სააპელაციო
საჩივრის მოტივებსა და მოთხოვნებს, მიაჩნია, რომ პროკურორის სააპელაციო
საჩივარი არ უნდა დაკმაყოფილდეს, ხოლო გასაჩივრებული გამამართლებელი
განაჩენი ს----- ბ-----ის და ვ----- ა-----ის მიმართ უნდა დარჩეს
უცვლელი, შემდეგ გარემოებათა გამო:

საქმის მასალების მიხედვით, 2000 წლის 25 ოქტომბერს საქართველოს
სატრანსპორტო პროკურატურაში აღიძრა სისხლის სამართლის საქმე 2000 წლის
25 ოქტომბერს ქ. ბათუმთან ახლოს, მთა „მ-----ზე“, თვითმფრინავი „ი-----
ის“, ბორტის N7----, ავიაკატასტროფის ფაქტზე, დანაშაულის ნიშნებით, რაც
გათვალისწინებულია საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მეხუთე ნაწილით.

2000 წლის 25 ოქტომბერს მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურატურაში
აღნიშნულ ფაქტზე ასევე აღიძრა სისხლის სამართლის საქმე N09-----
მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურორის თანაშემწის - ს. მ-----ს 2001 წლის 15
ივნისის დადგენილებით ბრალდებულ პირთა: ეკიპაჟის წევრების - ა. კ-----ის, ა.
ს-----ის, ვ. ო-----ს, ე. კ-----ის გარდაცვალების გამო, სისხლის
სამართლის საქმე დანაშაულის ნიშნებით, რაც გათვალისწინებულია რუსეთის
ფედერაციის სისხლის სამართლის კოდექსის 351-ე მუხლით, რუსეთის
ფედერაციის სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის მეხუთე მუხლის მე-
8 პუნქტის შესაბამისად, შეწყდა.

2001 წლის 2 აგვისტოს მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურატურიდან საქმე
შემდგომი გამოძიების მიზნით გადმოიგზავნა საქართველოს სატრანსპორტო
პროკურატურაში, რომელიც იმავე წლის 3 აგვისტოს გაერთიანდა N1-----
სისხლის სამართლის საქმესთან.

2003 წლის 7 აპრილს ბათუმის საქალაქო სასამართლომ გამოიტანა ვ----- ა-----
-----ისა და ს----- ბ-----ის მიმართ გამამართლებელი განაჩენი, რაც აჭარის არ
უმაღლესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა სააპელაციო პალატამ
გააუქმა და 2004 წლის 26 ნოემბერს გამოიტანა გამამტყუნებელი განაჩენი ვ-----

-- ა-----ისა და ს----- ბ-----ის მიმართ.

საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2005 წლის 27 აპრილის განჩინებით გაუქმდა აჭარის არ უმაღლესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა სააპელაციო პალატის 2004 წლის 26 ნოემბერის გამამტყუნებელი განაჩენი და საქმე დამატებითი გამოძიების ჩასატარებლად დაუბრუნდა საქართველოს გენერალურ პროკურატურას, იგივე განაჩენი, სამოქალაქო მოპასუხე - რუსეთის ფედერაციის თავდაცვის სამინისტროს მიმართ მორალური ზიანის ანაზღაურების ნაწილში დარჩა უცვლელად.

საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ 2005 წლის 27 აპრილის განჩინებით, შეაფასა რა საქმეში არსებული და სასამართლოში გამოკვლეული მტკიცებულებები, აღნიშნა, რომ საქმეზე წინასწარი გამოძიება ფაქტობრივად ჩაატარა რუსეთის ფედერაციის პროკურატურამ რუსულ ენაზე და საქმის მასალები გასაერთიანებლად გადმოეგზავნა საქართველოს ტრანსპორტის პროკურატურას. რუსეთის ფედერაციის პროკურატურიდან გადმოგზავნილი საქმის მასალები ისე, რომ არ ყოფილა ქართულ ენაზე თარგმნილი, პირდაპირ გაერთიანდა საქართველოს ტრანსპორტის პროკურატურის მიერ აღნიშნულ საქმესთან, რითაც დაირღვა საქართველოს სსსკ-ის მე-17 მუხლის მოთხოვნა, რომლის მიხედვით, სისხლის სამართალწარმოება ხორციელდება ქართულ ენაზე, შესაბამისად აღნიშნული დარღვევა უზენაესმა სასამართლომ მიიჩნია საპროცესო კანონის არსებითი ხასიათის დარღვევად. ამავდროულად გამამტყუნებელი განაჩენი, დაეყრდნო კომპლექსურ სასამართლო - ავიატექნიკური ექსპერტიზის დასკვნას, რომელიც საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ მიიჩნია, კანონმდებლობის მოთხოვნათა დარღვევით ჩატარებულად, რადგან ზემოაღნიშნული ექსპერტიზა ჩაატარა რუსეთის ფედერაციის პროკურატურამ და დადგენილება მისი ჩატარების თაობაზე ს. ბ----- ესა და ვ. ა-----ისათვის არ გაუცვნიათ, აღნიშნულით კი დაირღვა რა მათი საპროცესო უფლებები, საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ დაავალა საგამოძიებო ორგანოებს დამატებითი გამოძიების დროს საპროცესო კანონის მოთხოვნათა დაცვით სასამართლო - ავიატექნიკური ექსპერტიზის დანიშვნა და ჩატარება, მით უფრო, იმ დროს, როდესაც დაცვის მხარის ინიციატივით ჩატარებული იყო ალტერნატიული ექსპერტიზა, რომლის შედეგებიც განსხვავდებოდა კომპლექსური ავიატექნიკური ექსპერტიზის დასკვნის შედეგებისაგან.

მოწმეების: ა----- დ-----ის და ზ----- ო-----ის ჩვენებებით დგინდება, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს, ისინი შეშის დასამზადებლად იმყოფებოდნენ ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე „მ-----ს“ მთაზე, დაახლოებით 18 საათზე მოესმათ თვითმფრინავის ხმა და დაინახეს, რომ ჩაქვისწყლის ხეობის მხრიდან მათი მიმართულებით დაბალ სიმაღლეზე მოფრინავდა თვითმფრინავი, რომელიც მოეფარა მთის ფერდობს და გაისმა ჯერ ხის ტოტების მტვრევის, შემდეგ თვითმფრინავის შეჯახებისა და აფეთქების ხმა.

მოწმეების: რ----- დ-----ის, ა----- მ-----ის, ზ----- ს-----ის, ვ----- ჰ-----ის, მ----- მ-----ის ჩვენებებით დგინდება ის გარემოება, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს, როდესაც თვითმფრინავი ი-----, საბორტო ნომრით 7---- შეეჯახა მ-----ს მთას, ბათუმის აეროპორტში მიღების პუნქტის დისპეჩერი იყო ს----- ბ----- ე. ხოლო მოწმეების ა----- ყ-----ის და საქმეში არსებული ბ----- ი-----ის ჩვენებები კი შეეხებოდა მათ მიერ ავიაკატასტროფის მიზეზების შემსწავლელ კომისიის მუშაობაში მონაწილეობის შედეგად გამოვლენილ იმ დარღვევებს, რომელთა შესახებაც კომისიის მიერ შედგენილი დასკვნა სასამართლოს არ გამოუკვლევია.

სასამართლოში გამოკვლეული შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმით დგინდება ის გარემოებები, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, ი----- მოდელის თვითმფრინავი, საბორტო ნომრით 7---- შეეჯახა ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე ე.წ. „მ-----ს“ მთის ფერდობს, რის შედეგადაც ხომალდი აფეთქდა და დაიღუპა ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის 11 წევრი და 73 მგზავრი.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს ნანახი და ამოღებული იქნა ნივთმტკიცებებიც, რომელთა ნაწილი საქმის მასალების მიხედვით ინახება ქალაქ ლ-----ში.

სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს პროკურორის სააპელაციო საჩივრის მოტივაციას და მოთხოვნას ს. ბ-----ის და ვ. ა-----ის მიმართ გამოტანილი გამამართლებელი განაჩენის გაუქმების და მის მიმართ გამამტყუნებელი განაჩენის გამოტანის მოთხოვნით, რომ გასაჩივრებული განაჩენით სასამართლომ არასწორი შეფასება მისცა საქმის ფაქტობრივ გარემოებებს, რომ განაჩენი დაუსაბუთებელი და უკანონოა, აღნიშნულს სასამართლო არ იზიარებს და სრულად ეთანხმება გასაჩივრებული განაჩენის დებულებებს, კერძოდ, სასამართლო ყურადღებას ამახვილებს შემდეგ გარემოებებზე:

საქმეში წარმოდგენილი მტკიცებულებებით დადგენილია და არც ერთი მხარე სადავოდ არ ხდის იმ ფაქტს, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს ჩ-----ს აეროპორტიდან ბათუმის მიმართულებით მომავალ რუსეთის სამხედრო სატრანსპორტო თვითმფრინავ ი-----ის ბორტის ნომერი 7---- ფრენის პროცესში, საქართველოს საჰაერო სივრცეში ხომალდის უფროსმა შტურმანმა კ-----მა ხომალდის დაშვების ზღვარი დაგვიანებით განსაზღვრა 20 კილომეტრის ცდომილებით, რითაც დაირღვა რუსეთის ფედერაციის შეიარაღებული სამხედრო საჰაერო ძალების საჰაერო ნავიგაციის სახელმძღვანელოს 5,14 პუნქტის მოთხოვნა. ამავე დროს ხომალდის მეთაურმა მაიორმა კ-----მა და ეკიპაჟის წევრებმა, შემმოწმებელმა ვიცე-პოლკოვნიკმა ა. ს-----მა და შტურმანის ინსტრუქტორმა პოლკოვნიკმა ვ. ო-----მ შექმნილ სიტუაციაში არ

შეასრულეს მათზე დაკისრებული მოვალეობები, არ გააკონტროლეს შტურმან ე. კ-----ის მოქმედება, დაშვებული შეცდომა არ აღმოაჩინეს, არ მიიღეს ზომები მისი დროულად აღმოსაფხვრელად და ფრენის დროს შექმნილი რთული საავარიო სიტუაციის მდგომარეობის გამოსასწორებლად, რითაც უხეშად დაარღვიეს სსრკ-ის შეიარაღებული ძალების ავიაციის საშტურმანო სამსახურის დებულების 67-ე პუნქტის მოთხოვნები.

ზემოაღნიშნული წესების დარღვევის გამო თვითმფრინავი აუცილებელი მიღწევის წერტილს „პოკატს“ არასწორი მიმართულებით გაცდა 20 კილომეტრის მოშორებით. აღნიშნული დარღვევა უშუალო კავშირშია დამდგარ შედეგთან, ავიაკატასტროფასთან.

დადგენილია ის ფაქტიც, რომ ზემოაღნიშნული თვითმფრინავის მოწყობილობები არ შეესაბამებოდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის მე-6 დანართის მოთხოვნებს, რომ სხვადასხვა სახის დარღვევებს ადგილი ჰქონდა ჯერ კიდევ ჩ-----ს აეროპორტიდან თვითმფრინავის გამოფრენამდე, რომ საჰაერო ხომალდის ბორტზე იმყოფებოდა 9 გაუფორმებელი მგზავრი და ორ ტონამდე არადეკლარირებული ტვირთი.

რაც შეეხება ს.ბ-----ის და ვ. ა-----ის ქმედებებს, გასათვალისწინებელია ის გარემოება, რომ ბრალდების მხარის მიერ არ წარმოდგენილა არც ერთი სამართლებრივი აქტი, რომლის დარღვევაზეც ვ. ა-----ს და ს. ბ-----ის მხრიდან იქნებოდა საუბარი. უფრო მეტიც, პალატა ყურადღებას მიაპყრობს 2005 წლის 27 აპრილის საქართველოს უზენაესი სასამართლოს განჩინებას, რომლის შესაბამისადაც, პროკურატურას დაევალა საპროცესო კანონის მოთხოვნათა დაცვით ჩაეტარებინა სასამართლო-ავიატექნიკური ექსპერტიზა და მხოლოდ ამის შემდეგ უნდა გადაწყვეტილიყო ს. ბ-----ის და ვ. ა-----ის ბრალეულობის საკითხი, თუმცა სასამართლოში ავიატექნიკური ექსპერტიზის დასკვნა ბრალდების მხარის მიერ წარდგენილი არ ყოფილა.

რაც შეეხება მოწმეების ბ. ი-----ის და ა. ყ-----ის ჩვენებებს, მათი ჩვენებები შეეხებოდა მათ მიერ ავიაკატასტროფის მიზეზების შემსწავლელ კომისიის მუშაობაში მონაწილეობის შედეგად გამოვლენილ იმ დარღვევებს, რომელთა შესახებაც კომისიის მიერ შედგენილი დასკვნა სასამართლოს არ გამოუკვლევია. გარდა ამისა, მხოლოდ გამოქვეყნებული ჩვენებები ვერ დაედება საფუძვლად გამამტყუნებელ განაჩენს და პალატას ყურადღებას მიაპყრობს საქართველოს სსსკ-ის 481-ე მუხლის პირველი ნაწილის შინაარს, რომლის თანახმადაც, სასამართლო განხილვაზე წინასწარი გამოძიების დროს მოწმის მიერ მიცემული ჩვენების საჯაროდ წაკითხვა და მისი ჩვენების აუდიო-ან ვიდეოჩანაწერის მოსმენა დასაშვებია, თუ მოწმე გარდაიცვალა, იმყოფება საქართველოს ფარგლებს გარეთ ან მისი ადგილსამყოფელი უცნობია, ან თუ ამოწურულია მისი სასამართლოში წარმოდგენის ყველა შესაძლებლობა. ჩვენების საჯაროდ წაკითხვა, აგრეთვე მისი აუდიო-ან ვიდეოჩანაწერის მოსმენა

დასაშვებია ასევე თვით მოწმის შუამდგომლობით ან მისი თანხმობით. მხოლოდ აღნიშნული ჩვენება არ შეიძლება საფუძვლად დაედოს განსასჯელის მიმართ გამამტყუნებელი განაჩენის გამოტანას.

საქართველოს კონსტიტუციის მე-40 მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ემყარებოდეს მხოლოდ უტყუარ მტკიცებულებებს.

საქართველოს სსსკ-ის მე-17 მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად სისხლის სამართლის პროცესი ხორციელდება ქართულ ენაზე, აფხაზეთში – აგრეთვე აფხაზურ ენაზე. ამავე მუხლის მე-6 ნაწილის შესაბამისად ყველა საპროცესო აქტი დგება სისხლის სამართლის პროცესის ენაზე.

საქართველოს სსსკ-ის მე-18 მუხლის პირველი ნაწილის თანახმად, მოსამართლე და სასამართლო ვალდებული არიან უტყუარად დაადგინონ, მოხდა თუ არა დანაშაული, ვინ ჩაიდინა იგი და გაარკვიონ მტკიცების საგნის ყველა სხვა გარემოება სისხლის სამართლის საქმესთან დაკავშირებით.

საქართველოს სსსკ-ის მე-19 მუხლის პირველი, მეორე და მესამე ნაწილების თანახმად არავითარ მტკიცებულებას არა აქვს წინასწარ დადგენილი ძალა. მოსამართლე და სასამართლო მტკიცებულებებს აფასებენ თავიანთი შინაგანი რწმენით. მტკიცებულებათა შეფასება ხდება იმ მიზნით, რომ გაირკვეს: მათი დამოკიდებულება საქმისადმი (შესახებობა), დაცული იყო თუ არა საპროცესო კანონი მათი შეკრებისას (დასაშვებობა), მათი უტყუარობა და საკმარისობა დანაშაულის ჩადენის შესახებ დასკვნისათვის. მტკიცებულებათა შეფასება ხდება სისხლის სამართლის კანონისა და სისხლის სამართლის საპროცესო კანონის მოთხოვნათა დაცვით. განაჩენი შეიძლება ეფუძნებოდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობას.

საქართველოს სსსკ-ის მე-20 მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, სასამართლო გადაწყვეტილებას საფუძვლად უდევს მხოლოდ ის მტკიცებულებები, რომლებიც გამოკვლეული იყო სასამართლო სხდომაზე მხარეთა მონაწილეობით.

ამავე კოდექსის 132-ე მუხლის თანახმად, თითოეული მტკიცებულება უნდა შეფასდეს სისხლის სამართლის საქმესთან მისი დამოკიდებულების, დასაშვებობის, უტყუარობის თვალსაზრისით, ხოლო საქმეზე შეკრებილი ყველა მტკიცებულება მათი ერთობლიობით - დამნაშავედ ცნობის შესახებ დასკვნისათვის საკმარისობის თვალსაზრისით. ამავე მუხლის მე-5 ნაწილის შესაბამისად, გამამტყუნებელი განაჩენით პირის დამნაშავედ ცნობისათვის საჭიროა ექვსი გამომრიცხავ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა.

საქართველოს სსსკ-ის 496-ე მუხლის თანახმად, სასამართლოს განაჩენი უნდა იყოს კანონიერი, დასაბუთებული და სამართლიანი.

ამავე კოდექსის 503-ე მუხლის მე-2 ნაწილით, გამამტყუნებელ განაჩენს არ შეიძლება საფუძვლად დაედოს ვარაუდი. იგი დგინდება მხოლოდ იმ პირობით, თუ სასამართლო განხილვის დროს დამტკიცდა განსასჯელის მიერ დანაშაულის ჩადენა უტყუარ მტკიცებულებათა საფუძველზე.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ ს.ბ-----ის და ვ. ა-----ის მიმართ საქართველოს სსსკ-ის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით წარდგენილი ბრალდება არ დასტურდება გონივრულ ეჭვს მიღმა არსებულ, შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობით, რის გამოც პირველი ინსტანციის სასამართლოს გამამართლებელი განაჩენი ს. ბ-----ის და ვ. ა-----ის მიმართ კანონიერი და დასაბუთებულია და არ არსებობს მისი გაუქმების საფუძველი.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

სააპელაციო პალატამ იხელმძღვანელა საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 504-ე, 535-ე, 536-ე მუხლით, 546-ე, 547-ე, 550-ე მუხლებით (1998 წლის 20 თებერვლის რედაქცია) და

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

აჭარის ა/რ პროკურატურის განყოფილების პროკურორ ფრიდონ ქარცივაძის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს.

ხელვაჩაურის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 26 ოქტომბრის განაჩენი დარჩეს უცვლელი:

ს----- ბ-----ე საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში ცნობილი იქნას უდანაშაულოდ და გამართლდეს;

ს----- ბ-----ის მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება გაუქმებულია.

გამართლებულ ს----- ბ-----ეს განემარტოს, რომ უფლება აქვს აუნაზღაურდეს მიყენებული ზიანი.

ვ----- ა-----ი საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში ცნობილი იქნას უდანაშაულოდ და გამართლდეს;

ვ----- ა-----ის მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება გაუქმებულია.

გამართლებულ ვ----- ა-----ს განემარტოს, რომ უფლება აქვს აუნაზღაურდეს მიყენებული ზიანი.

სამოქალაქო სარჩელი ს----- ბ-----ის, ვ----- ა-----ისა და ს----- მიმართ არ დაკმაყოფილდეს.

განაჩენი კანონიერ ძალაში შედის გამოცხადებისთანავე და შეიძლება გასაჩივრდეს საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში საკასაციო წესით, განაჩენის გამოცხადებიდან ერთი თვის ვადაში, ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის მეშვეობით.

**თავმჯდომარე
მოსამართლეები:**

**მარინა სირაძე
მარინე იმერლიშვილი
მაკა გორგოძე**