

საქმე # 010100117001959473

საქმე N1/ბ-160-2018 წ.



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

27 ნოემბერი, 2018 წელი

ქ.ქუთაისი

**ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის
საქმეთა**

პალატის მოსამართლე ვერა დოლიძე

სხდომის მდივნის _ თეონა ჭიმერიძის

სახელმწიფო ბრალმძებლის _ გ---- თ----ის

მსჯავრდებულის _ ლ— ფ-----ს

ადვოკატის _ პ----- შ----ის

თარჯიმნის _ ტ----- ა-----ის

მონაწილეობით,

ღია სასამართლო სხდომაზე, მსჯავრდებულ ლ— ფ-----ს ინტერესების დამცველის, ადვოკატ პ----- შ----ის სააპელაციო საჩივრის საფუძველზე, განიხილა სისხლის სამართლის საქმე (გამოძიების №0-----) **ლ— ფ-----ს მიმართ**, დაბადებულის 1-----, საქართველოს მოქალაქის (პ/ნ 6-----), უმაღლესი განათლების მქონის, ნასამართლობის არმქონის, მცხოვრების ქ-----, დანაშაულისათვის, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მეხუთე ნაწილით.

ა ღ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი:

**ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2018 წლის 04 იანვრის
განაჩენით:**

ლ— ფ— ცნობილი იქნა დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენისათვის და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვრა თავისუფლების აღკვეთა 04 (ოთხი) წლის და 06 (ექვსი) თვის ვადით; მასვე ჩამოერთვა სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება 01 (ერთი) წლის ვადით.

ბრალდებულ ლ— ფ—-ს მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება -პატიმრობა გაუქმდა.

მსჯავრდებულ ლ— ფ—-ს სასჯელის ვადის ათვლა დაეწყო დაკავების დღიდან - 2017 წლის 15 მაისიდან.

ამავე განაჩენით გადაწყდა ნივთიერი მტკიცებულებების საკითხი, კერძოდ: ავტომანქანა „-----“, სახელმწიფო ნომრით T-----, რომელიც განთავსებულია შპს „-----“-ის სპეციალურ ავტოსადგომზე, საქმეზე საბოლოო გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ უნდა დაუბრუნდეს მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს, ხოლო ბრალდებისა და დაცვის მხარეების მიერ წარმოდგენილი 4 ცალი DVD დისკი, რომლებიც ერთვის სისხლის სამართლის საქმეს, საქმეზე საბოლოო გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ უნდა დაერთოს საქმეს მისი შენახვის ვადით.

განაჩენის მიხედვით, სასამართლომ დადგენილად მიიჩნია, რომ ლ— ფ—-მ ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, რაც გამოიხატა შემდეგში:

2017 წლის 26 მარტს, დაახლოებით 12:25 საათზე, ქ----- ქუჩაზე, ლ— ფ—-მ მოძრაობდა რა „-----E“ მარკის ავტომანქანით, სახელმწიფო ნომრით T-----, დაარღვია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მუხლი 33, პუნქტი პირველის მოთხოვნები, რის გამოც დაეჯახა ქვეითად მოსიარულე ნ--- ო---ს, რომელიც ბათუმის რესპუბლიკურ კლინიკურ საავადმყოფოში მიყვანისთანავე გარდაიცვალა.

ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2018 წლის 04 იანვრის განაჩენი სააპელაციო წესით გაასაჩივრა მსჯავრდებულ ლ— ფ—-ს ინტერესების დამცველმა ადვოკატმა პ--- შ---ემ, რომელმაც ითხოვა გასაჩივრებული განაჩენის გაუქმება და ლ— ფ—-ს მიმართ გამამართლებელი განაჩენის დადგენა, შემდეგ გარემოებებზე მითითებით:

ბრალდების მხარემ ვერ შეძლო წარმოედგინა მტკიცებულებები, რომლებიც გადალახავდნენ გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტს. საქმეში

წარმოდგენილია საგამოძიებო ექსპერიმენტის ოქმი, რომელშიც მონაწილეობდა არა ბრალდებული, არამედ მოწმე ჯ---- ჩ-----ე, რომელიც არ მჯდარა „-----ის“ მარკის ავტომანქანაში და ამ საგამოძიებო მოქმედებაში მისი მონაწილეობით საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე რაიმე გარემოება არ დადგენილა. აღნიშნული ოქმის საფუძველზე შედგა სქემა, რომელიც შემდგომ გამოიყენა ექსპერტმა ზ----- თ-----ემ. საგამოძიებო ექსპერიმენტის ოქმი პირდაპირი მტკიცებულება იქნებოდა იმ შემთხვევაში, თუკი ის ჩატარდებოდა ბრალდებულის მონაწილეობით და ბრალდებული დაადასტურებდა თავის ბრალეულობას.

ვიდეომასალა, რომელიც სრული სიზუსტით ასახავს შემთხვევის ვითარებას, რადიკალურად განსხვავებულია გამოძიებით დადგენილი გარემოებებისაგან. ვიდეომასალასთან შეუსაბამოა სქემაც, რომელიც არაზუსტი და რეალური ვითარებისაგან რადიკალურად განსხვავებულია. შეჯახების ადგილად მცდარად არის აღნიშნული ის ადგილი, სადაც სისხლის ლაქა ემჩნეოდა (შეჯახების შემდეგ ქვეითის დაცემის ადგილი), ხოლო რეალურად შეჯახების ადგილი ეს არ არის. საგამოძიებო ექსპერიმენტის შედეგად შედგენილი იქნა მცდარი სქემა, რომელიც გაეგზავნა შემდგომ საკვლევად სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროს.

ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა (ექსპერტი ზ----- თ-----ე) დაუსაბუთებელი და არაარგუმენტირებულია. მისი მომზადებისას ექსპერტს არ გამოუყენებია სისხლის სამართლის საქმის მასალები, გარდა რამდენიმე დოკუმენტისა, ესენია – შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმი და სქემა და საგამოძიებო ექსპერიმენტის ოქმი და სქემა. ექსპერტს არ მოუხდენია საქმისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე გაანგარიშებები და არ გამოუყენებია შემთხვევის ადგილის ამსახველი ვიდეომასალა. საექსპერტო დასკვნის მომზადებისას გამოყენებული იყო მხოლოდ და მხოლოდ შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმი და სქემა და საგამოძიებო ექსპერიმენტის ოქმი და სქემა. აქედან გამომდინარე, ხსენებული დასკვნა არ უნდა იქნეს გაზიარებული და იგი არ შეიძლება საფუძველად დაედოს გამამტყუნებელ განაჩენს.

დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი იქნა ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზის სამი დასკვნა, რომელთა ავთენტურობა, სისწორე და კატეგორიულობა დაადასტურეს საქმეზე დაკითხულმა ექსპერტებმა. აღნიშნული დასკვნებიდან იკვეთება, რომ ექსპერტებმა გამოიყენეს შემთხვევის ვითარების ამსახველი ვიდეომასალა და სისხლის სამართლის საქმე მთლიანობაში. სამივე ექსპერტმა – ვ----- ხ-----მა, რ----- ვ-----მა და ჰ----- ნ-----მა ცალსახად დაადასტურა საქმის მასალების სრულად გამოყენება და კატეგორიულად დაასკვნა, რომ

მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში ავტომობილის მძღოლის მოქმედება ტექნიკური თვალსაზრისით შეესაბამებოდა საგზაო მოძრაობის წესების მოთხოვნებს, ლ— ფ—ს ტექნიკური თვალსაზრისით არ შეეძლო ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება, ხოლო ქვეით ნ— ო—ის ქმედება არ შეესაბამებოდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნებს. აღნიშნული ექსპერტიზის დასკვნებით დადგენილი გარემოებებიდან გამომდინარე, წარმოიშვა ეჭვი, რომ, შესაძლოა, ლ— ფ—ს ბრალეულობით არ მომხდარა ავტოსაგზაო შემთხვევა და, პირიქით, ეს შემთხვევა ქვეითის დაუდევრობის შედეგია, ეჭვი კი ბრალდებულის სასარგებლოდ უნდა გადაწყდეს.

ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი ვერ იქნა თუნდაც ერთი პირდაპირი მტკიცებულება იმის შესახებ, რომ ლ— ფ—მ ჩაიდინა დანაშაული, ანუ ვერ იქნა უტყუარად დადასტურებული კავშირი ბრალდებულის ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის. მის მიმართ წარდგენილი ბრალდება ვერ სცილდება ვარაუდისა და დაუდასტურებელი ეჭვის ფარგლებს, რაც არ შეიძლება საფუძვლად დაედოს პირის დამნაშავედ ცნობას.

სააპელაციო პალატის სხდომაზე მსჯავრდებულმა ლ— ფ—მ და მისი ინსტერესების დამცველმა ადვოკატმა პ— შ—ემ მხარი დაუჭირეს წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარს და ითხოვეს მისი დაკმაყოფილება, ხოლო სახელმწიფო ბრალმდებელმა გ— თ—ემ ითხოვა ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2018 წლის 04 იანვრის განაჩენის უცვლელად დატოვება.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

სააპელაციო პალატამ მხარეთა მონაწილეობით განიხილა სააპელაციო საჩივარი, შეისწავლა საქმის მასალები, შეამოწმა საჩივრის საფუძვლიანობა და მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ მსჯავრდებულ ლ— ფ—ს ინტერესების დამცველის, ადვოკატ პ— შ—ის მოთხოვნა არ უნდა დაკმაყოფილდეს, ხოლო გასაჩივრებული განაჩენი უნდა დარჩეს უცვლელად, ვინაიდან, პალატა სრულად იზიარებს საქალაქო სასამართლოს არგუმენტებს ლ— ფ—ს მიერ ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევის თაობაზე, რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა და მიაჩნია, რომ კანონის მოთხოვნათა დაცვით მოპოვებულ და სასამართლოში გამოკვლეულ, გონივრულ ეჭვს მიღმა არსებულ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობით უტყუარად დასტურდება ლ— ფ—ს მიერ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენა. კერძოდ:

მოწმე ჯ— ს—ის ჩვენებით დადგენილია, რომ შემთხვევის დღეს ლ— ფ—ს მიერ მართულ ავტომანქანაში ის და ლ— ფ—ც

იმყოფებოდნენ. მათი მანქანა დაახლოებით 50-60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდა. ისინი გადაადგილდებოდნენ ქ-----ს ქუჩაზე. მოულოდნელად დაინახეს ქვეითად მოსიარულე ქალბატონი, რომელიც აჩქარებული ნაბიჯით კვებდა გზის სავალ ნაწილს. მას საერთოდ არ გამოუხედია მათკენ და შეჩერება არც უცდია. ლ— ფ-----მ როგორც კი შენიშნა აღნიშნული ქალბატონი, მაშინვე გამოიყენა მუხრუჭი, თუმცა ქვეითზე შეჯახების აცილება ვეღარ შეძლო, იმდენად მცირე მანძილი იყო დარჩენილი ქვეითამდე. მოწმე ჯ--- ს-----ის განმარტებით, მას ეგონა, რომ აწ/გარდაცვლილი ელაპარაკებოდა ტაქსის მძღოლს და ამ დროს გადმოირბინა მან უცებ. ლ— ფ-----ს გაქცევა არ უცდია, იგი მზადყოფნას გამოთქვამდა, რომ მიშველებოდა დაშავებულს.

მოწმე ლ---- ფ-----ს ჩვენებით დადგენილია, რომ 2017 წლის 26 მარტს, დაახლოებით 12:30 საათზე, ის, მისი ძმა ლ— ფ----- და მათი მეგობარი ჯ--- ს-----ე „-----ის“ მარკის ავტომანქანით, დაახლოებით 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდნენ ქ-----ს ქუჩაზე. საჭესთან ლ— ფ----- იჯდა, თვითონ უკანა სალონში, ხოლო ჯ--- ს-----ე _ წინ, მძღოლის გვერდით. ა-----ს ქუჩის კვეთასთან გადასვლისას მოძრაობდნენ მესამე ზოლში და ამ დროს მოხდა შეჯახება ქვეითზე, რომელიც გზაზე გადარბოდა. პირველ ზოლში მოძრაობდა ავტობუსი, ხოლო მეორე ზოლში „პრიუსის“ მარკის ტაქსი, რომელმაც გააჩერა და შეწყვიტა მოძრაობა, რა დროსაც მის წინ გამოჩნდა ქვეითად მოსიარულე ქალბატონი, რომელიც კვებდა გზის სავალ ნაწილს. ლ—მ მისი შემჩნევისთანავე გამოიყენა მუხრუჭი, მაგრამ ქვეითზე დაჯახების აცილება ვეღარ შეძლო, იმდენად მცირე მანძილი იყო დარჩენილი ქვეითამდე. მოწმე ლ---- ფ-----ს განმარტებით, ლ— ფ----- ვერ მოახერხებდა დაჯახების თავიდან აცილებას, რადგან ქალბატონი მოძრაობდა ძალიან ჩქარა და მცირე იყო რეაქციის დრო, რომელიც საჭირო იყო შეჯახების აცილებისათვის. ძალიან სწრაფად, წამებში მოხდა ყველაფერი. ქვეითი ისე მოძრაობდა, რომ მათი მანქანა არც შეუმჩნევია და არც შეჩერებულა. ზუსტად ამან გამოიწვია შეჯახება. ქალბატონმა სწრაფად გადმოკვეთა ქუჩა და ბოლო წამის მესაედში, ალბათ, ხმის გაგონებაზე გამოიხედა მათკენ. ე.წ. „ზებრა“ გადასასვლელი იმ ადგილას არ ყოფილა. ლ—მ გააჩერა ავტომობილი, პირველი რამდენიმე წუთი გადახედა სიტუაციას და ეგრევე ჩაბარდა საპატრულო პოლიციის თანამშრომლებს, რომლებიც სწრაფად მივიდნენ შემთხვევის ადგილზე.

მოწმე ჯ---- ჩ-----ის ჩვენებით დადგენილია, რომ ის არის ტაქსის მძღოლი. საკუთრებაში ჰყავს „-----ის“ მარკის ავტომანქანა, რომლითაც ემსახურება მგზავრებს. 2017 წლის 26 მარტს, საკუთარი ავტომანქანით მგზავრებთან ერთად გადაადგილდებოდა ქ.ბათუმში, ხ-----ის ქუჩიდან „-----ს“ მიმართულებით. ჭ-----ის ქუჩაზე მოძრაობის დროს, როდესაც მიუახლოვდა შუქნიშანს, რომელიც ლ---- ა-----ს ქუჩის კვეთასთან მდებარეობს, ჩართული იყო მწვანე შუქი და გავიდა. იგი მოძრაობდა

სამოდრაო ზოლის შუა რიგში. მისგან მარჯვენა რიგში მოძრაობდა ყვითელი ავტობუსი. აღნიშნული ავტობუსის უკანა ნაწილს რომ მიუახლოვდა, დაინახა, რომ ავტობუსის წინა მხრიდან გამოვიდა ქალბატონი, რის გამოც დაიწყო დამუხრუჭება და რადგან დაახლოებით 40 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდა, ჩვეულებრივად მოახერხა დამუხრუჭება და ქვეითის გატარება. ამის შემდეგ ქალბატონმა უფრო აჩქარებული ნაბიჯით განაგრძო გზა. ამ მომენტში გაიგონა დამუხრუჭების და დარტყმის ხმა. როდესაც გვერდზე გაიხედა, დაინახა დარტყმის მომენტი და ქალბატონის შევარდნა ძრავის სახურავზე, ე.წ. „კაპოტზე“. დარტყმის შედეგად იგი რკალისებული მოძრაობით ავარდა ზემოთ და გადავარდა წინ რამდენიმე მეტრის დაშორებით. მოწმე ჯ---- ჩ-----ის განმარტებით, მან მონაწილეობა მიიღო საგამოძიებო ექსპერიმენტში და მიუთითა შეჯახების ადგილი.

უდავოდ ცნობილი მტკიცებულებით – მოწმე თ----- დ-----ის გამოკითხვის ოქმით დადგენილია, რომ იგი მუშაობს ავტობუსის მძღოლად. 20117 წლის 26 მარტს, დაახლოებით 12:20 საათზე, მოძრაობდა ჭ-----ის ქუჩაზე. როცა გაიარა ლ---- ა-----ს ქუჩის კვეთა, სადაც გზაჯვარედინი შუქნიშნით არის მოწესრიგებული, მისი მოძრაობის მიმართულებით ჩართული იყო მწვანე შუქი. იგი მოძრაობდა დაახლოებით 30 კმ/სთ სიჩქარით, სავალი ნაწილის მისი მოძრაობის მიმართულებით სამოდრაო ზოლის მარჯვენა რიგში. ვინაიდან, უახლოვდებოდა ლ---- ა-----სა და დ----- ი თ-----ის ქუჩების კვეთებს შორის, ჭ-----ის ქუჩის მონაკვეთის შუაში არსებულ გაჩერებას, კიდევ უფრო შეამცირა სიჩქარე. ამ დროს, მისი ავტობუსის წინ, დაახლოებით 15 მეტრის დაშორებით შენიშნა ქვეითად მოსიარულე ქალბატონი, რომელიც აჩქარებული ნაბიჯით კვეთდა გზის სავალ ნაწილს, მისგან მარჯვენა გვერდულიდან გზის შუა გამყოფი ტროტუარის მიმართულებით. როცა იგი გავიდა მისი სამოდრაო ზოლიდან, მის მიერ მართული ავტობუსი მისგან ჯერ კიდევ 7-8 მეტრით იყო დაშორებული. ამის შემდეგ ქვეითის მოძრაობას აღარ დაკვირვებია, რადგან უკვე გააჩერა ავტობუსი გაჩერებაზე და შესაბამისად, ყურადღება მგზავრებისკენ ჰქონდა გადატანილი. ამ დროს გაიგონა მარცხენა მხრიდან დამუხრუჭების ხმა, რასაც მოჰყვა ხმაური და წივილ-კივილი. მაშინვე გაიხედა და დაინახა როგორ დაეცა ხსენებული ქალბატონი პირი-სახით ქვევით გზის სავალ ნაწილზე, მისგან მარცხენა სავალი რიგის უკიდურეს მარცხენა მხარეს. მიხვდა, რომ მას ავტომანქანა დაეჯახა, თუმცა კონკრეტულად როგორ და რა ვითარებაში მოხდა დაჯახება, მას არ დაუნახავს. როგორც იქ შეკრებილი მოქალაქეების გადმოცემით გაიგო, ქვეითს დაჯახებია „-----ის“ მარკის ავტომანქანა, რომელიც ქვეითის დაცემის ადგილიდან რამდენიმე მეტრით წინ, გზის შუა გამყოფ ტროტუართან ახლოს იყო გაჩერებული.

აჭარის ა/რ საპატრულო პოლიციის მთავარი სამმართველოს საგამოძიებო განყოფილების უფროსი გამომძიებლის, ზ----- ბ-----ის მიერ

სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხვისას მიცემული ჩვენებით დადგენილია, რომ 2017 წლის 26 მარტს იყო მორიგე გამომძიებელი. დაახლოებით 12:30 საათზე, ქ----- ქუჩაზე მოხდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. შეტყობინების შესვლიდან 10-15 წუთში გავიდა შემთხვევის ადგილზე, რადგან იქამდე მისასვლელი იყო გადატვირთული. ადგილზე დახვდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე ავტომანქანა და მისი მძღოლი ლ--- ფ----- . შემთხვევის ადგილზე მივიდნენ ექსპერტ-კრიმინალისტები და დაიწყეს შემთხვევის ადგილის დათვალიერება. მათ დაათვალიერეს ავტომანქანა, რომლის დგომის ადგილას მთავრდებოდა სამუხრუჭე კვალი. მის მარჯვენა მხარეს აღმოჩნდა ქვეითად მოსიარულის დაცემის ადგილი დაჯახების შემდეგ. ვინაიდან, მძღოლი დაჯახების ზუსტ ადგილს ვერ უთითებდა, იგი აღებული იქნა დაცემის ადგილის გასწვრივ. შემდგომში მისი კოლეგის მიერ დაინიშნა სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზა, ხოლო სხვა დანარჩენი საგამომძიებო მოქმედებები მან ჩაატარა. შემთხვევის ადგილის მიმდებარე ტერიტორიაზე აღმოჩნდა სავალუტო პუნქტი, რომლის ვიდეოთვალს დაფიქსირებული ჰქონდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა და მიმართვის საფუძველზე, სავალუტო პუნქტის მფლობელმა მიაწოდა აღნიშნული ვიდეოჩანაწერი. მოცემულ სისხლის სამართლის საქმეზე მის მიერ დაინიშნა ავტო-ტექნიკური ექსპერტიზა, მაგრამ, ვინაიდან, დაჯახების ადგილი დაფიქსირებული არ იყო ზუსტად, ექსპერტმა დაუბრუნა საქმე ამ ადგილის დასაზუსტებლად. ამის გამო მან ჩაატარა საგამომძიებო ექსპერიმენტი, რომელშიც მონაწილეობდა ავტომანქანა „პრიუსის“ მძღოლი, რომელიც მოძრაობდა შუა ზოლში და რომელმაც გაატარა ქვეითად მოსიარულე. ექსპერიმენტის დროს დააზუსტეს ქვეითზე დაჯახების ადგილი, რის შემდეგაც ხელმეორედ დაინიშნა კომპლექსური ავტო-ტრასოლოგიური და ავტო-ტექნიკური ექსპერტიზა. მოწმე ზ----- ბ-----ის განმარტებით, შემთხვევის ადგილის დათვალიერებაში მონაწილეობდნენ ექსპერტ-კრიმინალისტი ე----- ჰ-----ე და მძღოლი ლ--- ფ----- . შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში და სქემაში დატანილი იქნა ყველა ის მონაცემი, რაც დახვდა შემთხვევის ადგილზე, დააფიქსირეს სამუხრუჭე კვლების დასაწყისი და დასასრული, ასევე ქვეითის დაცემის ადგილი. ვერ იქნა დადგენილი შეჯახების ზუსტი ადგილი, რის გამოც იგი აღებული იქნა დაცემის ადგილის მიხედვით, მაგრამ შემდგომ საგამომძიებო ექსპერიმენტის დროს ავტომანქანა „პრიუსის“ მძღოლმა მიუთითა ქვეითზე დაჯახების ადგილი. ეს იყო ზუსტი მონაცემი, რადგან ამის ამსახველი ვიდეოჩანაწერიც არსებობდა.

ბრალდებულმა ლ--- ფ-----მ წარდგენილ ბრალდებაში თავი დამნაშავედ არ ცნო და განმარტა, რომ 2017 წლის 26 მარტს, ძმასთან _ ლ---- ფ-----სთან და მეგობართან _ ჯ--- ს-----ესთან ერთად, თავისი კუთვნილი „- -----ის“ მარკის ავტომანქანით მოძრაობდა ქ.ბათუმში, დაახლოებით 56-57 კმ/სთ სიჩქარით. როდესაც მიუახლოვდა ლ---- ა-----ს და ჰ-----ის ქუჩების კვეთას, შუქნიშანზე ანთებული იყო მწვანე შუქი, რის გამოც შეუჩერებლად

გაიარა გზაჯვარედინი. მის წინ, მეორე ზოლში, უფრო მცირე სიჩქარით მოძრაობდა „-----ის“ მარკის ტაქსი, ხოლო პირველ მარჯვენა ზოლში მოძრაობდა ყვითელი ფერის ავტობუსი. აღნიშნულ „-----ის“ მარკის ტაქსის რომ მიუახლოვდა, იგი მოულოდნელად გაჩერდა. ამ დროს შენიშნა, რომ მეორე სამოძრაო ზოლიდან მესამე ზოლში გადმოდიოდა ადამიანი და ინსტიქტურად დაამუხრუჭა, მაგრამ ძალიან მცირე დისტანცია იყო დარჩენილი და შეჯახება ვერ აიცვია. ქვეითი გადმოდიოდა ძალიან ჩქარა, მისკენ საერთოდ არ იყურებოდა და გაჩერებაც არ უცდია. შეჯახების შემდეგ მისმა მანქანამ სრულ გაჩერებამდე ინერციით გაიარა რამდენიმე მეტრი. როდესაც გააჩერა მანქანა და გადმოვიდა, აღელვებული და დაბნეული იყო. პირველ რიგში თავის ძმას სთხოვა სასწრაფო გამოეძახებინა და ალბათ 5-7 წუთში მივიდა სასწრაფო დახმარება. მალევე მივიდა საპატრულო პოლიციის ეკიპაჟიც, რის შემდეგაც გადაიყვანეს პოლიციის განყოფილებაში.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმით დადგენილია, რომ შემთხვევის ადგილი მდებარეობს ქ-----ს ქუჩაზე, №--ის წინ. ორიენტაცია აღებულია ლ--- ა-----ს ქუჩიდან დ-----ი თ-----ის ქუჩის მიმართულებით. გზის სავალი ნაწილი არის ორმხრივი, მოძრაობის შუა გამყოფი გაზონით. ორმხრივი მიმართულების სამმაგი ზოლი უწყვეტი ხაზებით გაყოფილია 3-3 რიგად. ქვეითზე დაჯახება მომხდარია გზის სავალი ნაწილის მარჯვენა ზოლის მარცხენა რიგში, ზ-----ის ქუჩის №--სახლის წინ, მარჯვენა გვერდიდან 10,0 მეტრის დაშორებით. დაჯახების შედეგად მარჯვენა მხარეს, გზის სავალი ნაწილის შუა რიგში არის სისხლის გუბე და მინის ნატეხების ჩამონაყარი, სადაც დაცემულია ქვეითად მოსიარულე დაჯახების შემდეგ. დაჯახების ადგილიდან 3,40 მეტრის დაშორებით, დ-----ი თ-----ის ქუჩის მიმართულებით, გზის სავალი ნაწილის მარჯვენა ზოლის მარცხენა რიგში, წინა ნაწილით იმავე მიმართულებით, დგას „-----“ მარკის ავტომანქანა, სახელმწიფო ნომრით T-----, რომელსაც აღენიშნება დაზიანებები წინა მარჯვენა კუთხეში _ ჩამსხვრეულია წინა მარჯვენა მაშუქი ფარი და დაბზარულია წინა საქარე მინის მარჯვენა კუთხე. ავტომანქანის წინა საბურავებთან მთავრდება ორი პარალელური ავტომანქანის საბურავის სამუხრუჭე კვალი, 31,30 მეტრის სიგრძის, რომელიც იწყება დაჯახების ადგილამდე 24,60 მეტრით წინ, ლ--- ა-----ს ქუჩის მიმართულებით.

საგამოძიებო ექსპერიმენტის ოქმით დადგენილია, რომ აჭარის ა/რ საპატრულო პოლიციის მთავარი სამმართველოს საგამოძიებო განყოფილების უფროსი გამომძიებლის, ზ----- ბ-----ის მიერ მოწმე ჯ---- ჩ-----ის და ექსპერტების _ კ----- დ-----ს და ა----- ა-----ის მონაწილეობით, ჩატარდა საგამოძიებო ექსპერიმენტი, რა დროსაც მოწმე ჯ---- ჩ-----ემ მიუთითა კონკრეტულად ის ადგილი, სადაც მისი ავტომანქანის წინ ჩაიარა ქვეითად მოსიარულე ქალბატონმა და სადაც მოხდა მასზე დაჯახება. კერძოდ, ზ-----ის ქუჩის №-- შენობის უკიდურესი მარცხენა კუთხიდან 32,40

მეტრის დაშორებით მელიქიშვილის ქუჩის მხარეს, შესაბამისად, 20,0 მეტრის დაშორებით სამუხრუჭე კვალის დასაწყისიდან. საგამოძიებო ექსპერიმენტის დროს შედგენილი იქნა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემა, რომელიც ხელმოწერილია გამომძიებელ ზ----- ბ-----ის, მოწმე ჯ---- ჩ---- -ისა და ექსპერტების _ კ----- დ-----ს და ა----- ა-----ის მიერ.

საქმეში წარმოდგენილი და სასამართლოში საქმის არსებითი განხილვისას გამოკვლეული, ქ----- ქუჩის №---ში განლაგებულ ვალუტის გადამცვლელ პუნქტში არსებული ვიდეოთვალის ჩანაწერითა და მისი დათვალიერების ოქმით ირკვევა, რომ ვიდეოთვალის მიერ 2017 წლის 26 მარტის, 12:23 საათიდან 12:24 საათამდე პერიოდში დაფიქსირებულია ვალუტის გადამცვლელი პუნქტის მიმდებარე ტერიტორიაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. კერძოდ, ზ-----ის ქუჩაზე „-----ბ---ის“ მარკის ავტომანქანის დაჯახება ქვეითად მოსიარულე ქალბატონზე, რომელიც სწორი კუთხით კვეთს გზის სავალ ნაწილს, მარჯვენა გვერდულიდან გზის შუა გამყოფი ტროტუარის მიმართულებით. ქვეითმა გზის სავალ ნაწილზე გამოსვლიდან ჩვეულებრივი ნაბიჯით გაიარა სამ რიგად გაყოფილი გზის სავალი ნაწილის მარჯვენა რიგი, შუა რიგის ნახევარი და შემდეგ ოდნავ აჩქარებული ნაბიჯით გადავიდა უკიდურეს მარცხენა რიგში, სადაც მას დაეჯახა „----- ბ---ის“ მარკის ავტომანქანა.

სამედიცინო ექსპერტიზის დასკვნით დადგენილია, რომ 2017 წლის 26 მარტს, ქ----- ქუჩაზე მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად დაშავებული ნ---- ო---ის სიკვდილის მიზეზია თავის ტვინის ნივთიერებაში და რბილი გარსების ქვეშ სისხლჩაქცევა, განვითარებული ქალა-სარქველის და ფუძის ძვლების მოტეხილობის შედეგად. ნ---- ო---ის გვამზე აღინიშნებოდა ქალა-ტვინის ბლაგვი ტრავმა, ქალა-სარქველის და ფუძის ძვლების ხაზოვანი მოტეხილობები, თავის ქალას რბილი საფარის ქვეშ სისხლჩაქცევა, თავის ტვინის რბილი გარსების ქვეშ და ტვინის ნივთიერებაში სისხლჩაქცევა, მარცხენა წვივის ძვლების მოტეხილობა, სხეულის მრავლობითი სისხლნაჟღენტები, ნაჭდეუები და ნაფლეთოვანი ჭრილობები. დაზიანებები იყო სიცოცხლისდროინდელი და მიყენებული იყო რაიმე მკვრივი-ბლაგვი საგნის (საგნების) მოქმედებით. აღნიშნული დაზიანებები ცოცხალ პირებში მიეკუთვნება მძიმე ხარისხს, როგორც სიცოცხლისთვის საშიფათო და პირდაპირ კავშირშია დამდგარ შედეგთან _ სიკვდილთან.

საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის აჭარის ა/რ საექსპერტო კრიმინალისტიკური სამსახურის მიერ ჩატარებული სატრანსპორტო ტრასოლოგიური ექსპერტიზის №ს----- დასკვნით დადგენილია, რომ წარდგენილ ავტომობილზე არსებული ოვალურ-ტალღობრივი, ასევე წინა ბამპერის მარჯვენა ნაწილზე, წინა მარჯვენა მაშუქ ფარზე და წინა საქარე მინაზე არსებული დაზიანებები

განვითარებულია მათი რაიმე რბილი საფარის მქონე სხეულთან (როგორც შეიძლება იყოს ადამიანის სხეულიც) შეჯახება-ურთიერთქმედებისათვის. ავტომობილზე არსებული მექანიკური სახის დაზიანებები დამახასიათებელია მათი რაიმე მკვრივ საგანთან შეჯახება-ურთიერთქმედებისათვის. წარდგენილი ავტომობილის მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა გამართულ მდგომარეობაშია. დასკვნის სისწორე დაადასტურა სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა გ----- გ-----მა.

ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ ჩატარებული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის №0----- დასკვნით დადგენილია, რომ გამოსაკვლევად წარდგენილი ავტომობილი „-----“ T-----ის წინა მარჯვენა ნაწილზე არსებული მექანიკური დაზიანებები განვითარებულია მკვრივ, რბილგარსიან საგანთან (საგნებთან) კონტაქტით, როგორც არის ადამიანის სხეულიც; საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, საგზაო შემთხვევის აღნიშნულ მონაკვეთზე ნებადართული 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობის შემთხვევაში ავტომობილ „-----“ T-----ის მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებლობა ექნებოდა თავიდან აეცილებინა კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა (ქვეითზე დაჯახება); მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ავტომობილ „-----“ T-----ის მძღოლის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა. დასკვნის სისწორე დაადასტურა სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ზ----- თ-----ემ.

დაცვის მხარის ინიციატივით ტრანსპორტის და პრობლემების კვლევის ექსპერტიზის ცენტრის მიერ ჩატარებული ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზის №1----- დასკვნით დადგენილია, რომ ავტომობილ „----- ბ---ის“, სახელმწიფო №T-----, დაზიანებები: გატეხილი მარჯვენა წინა მაშუქი, განაკაწრები ძრავის სახურავის მარჯვენა წინა კუთხესთან, დაზიანებული წინა ბუფერის მარჯვენა კუთხე, დაზიანებული წინა საქარე მინა, მასზე მარჯვენა ქვედა კუთხესთან გამოკვეთილი ბზარების ორი ლოკალური მონაკვეთი, სავარაუდოდ მიღებული ქვეითთან კონტაქტის დროს; ავტომობილის სამუხრუჭე სისტემა, საჭის მექანიზმი და ზოგადად სავალი ნაწილი ტექნიკურად გამართულია; მოცემულ კონკრეტულ საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევაში ავტომობილ „----- ბ---ის“ მართვის არასწორი ფორმა არ იკვეთება; ავტომობილ „----- ბ---ის“ მძღოლს, ლ--- ფ-----ს ქვეითზე შეჯახების თავიდან აცილება ტექნიკური თვალსაზრისით არ შეეძლო, მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნების უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა, არ

აღინიშნება; მოცემულ კონკრეტულ საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე ქვეითმა ნ---- ო----მ არ გაითვალისწინა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნები. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა მასზე იყო დამოკიდებული და შეეძლო მომხდარის თავიდან აცილება. მას უნდა ეხელმძღვანელა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 24-ე მუხლის 8 და 10 ქვეპუნქტების მოთხოვნებით. დასკვნის სისწორე დაადასტურა სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა რ---- ვ-----მა.

დაცვის მხარის ინიციატივით დამოუკიდებელი ექსპერტის, ი/მეწარმე კ----- ნ-----ის მიერ ჩატარებული ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის №1----- დასკვნით დადგენილია, რომ „----- ბ---“, სახელმწიფო №T-----, ავტომობილს ქვეითზე დაჯახების შედეგად დაუზიანდა წინა ბუფერის, მაშუქი ფარების, კაპოტისა და შუბლა მინის მარჯვენა ზედაპირები; „----- ბ---ის“, სახელმწიფო №T-----, ავტომობილი შემთხვევის მომენტში იმყოფებოდა ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში; შემთხვევის მიზეზი (ტექნიკური თვალსაზრისით) არის ქვეითის მხრიდან „საგზაო მოძრაობის წესების“ 24.8 და 24.9 მუხლების მოთხოვნების შეუსრულებლობა; მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში ქვეითზე დაჯახების აცილების მიზნით „-----ის“ მძღოლს უნდა ემოქმედა საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის წესების“ 33.2 მუხლის მოთხოვნების შესაბამისად, რომელთა მოთხოვნების შეუსრულებლობა მას არ აღენიშნება და მის განკარგულებაში არსებული დროის სიმცირის გამო ტექნიკური თვალსაზრისით არ შეეძლო აღნიშნული დაჯახების თავიდან აცილება; შემთხვევა ტექნიკური თვალსაზრისით გამოწვეულია ქვეითის მხრიდან ტრანსპორტის სავალ ნაწილზე არასწორი გადასვლით. დასკვნის სისწორე დაადასტურა სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა კ----- ნ-----მა.

დაცვის მხარის ინიციატივით დამოუკიდებელი სასამართლო ექსპერტიზის ცენტრი „-----ს“ მიერ ჩატარებული ავტოტრასოლოგიური და ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დადგენილია, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში ავტომობილის მძღოლის მოქმედება ტექნიკური თვალსაზრისით შეესაბამებოდა საგზაო მოძრაობის წესების მოთხოვნებს; საგზაო შემთხვევაში მონაწილე მძღოლს ლ--- ფ-----ს, რომელიც მართავდა ავტომობილს „-----“ №T-----, ტექნიკური თვალსაზრისით არ შეეძლო მოცემული კონკრეტული ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება; მოცემულ ავტოსაგზაო შემთხვევასთან დამდგარ შედეგთან მიზეზობრივ კავშირში ქვეით ნ---- ო----ის მოქმედება არ შეესაბამებოდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მე-20 მუხლის მე-2 და მე-7 პუნქტებს, 24-ე მუხლის 1-ელ, მე-8, მე-9 პუნქტებს და „მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ კონვენციის (ვენა, 8 ნოემბერი, 1968, 1971 წლის 1 მაისის შესწორებით) მე-20 სტატიის 1-ელ პუნქტს და მე-6

პუნქტის „ა“ ქვეპუნქტს. დასკვნის სისწორე დადასტურა სასამართლოში მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ვ----- ხ-----მა.

ზემოაღნიშნული მტკიცებულებების გაანალიზებისა და ურთიერთშეჯერების შედეგად, სააპელაციო პალატა ვერ იზიარებს დაცვის მხარის პოზიციას ლ— ფ-----ს უდანაშაულობის თაობაზე, ვინაიდან, თვლის, რომ ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებები ერთობლიობაში გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტით ადასტურებენ ლ— ფ-----ს მიერ მისთვის ბრალად შერაცხული დანაშაულის ჩადენას.

სააპელაციო პალატა ვერ დაეთანხმება აპელანტის პოზიციას იმის შესახებ, რომ სასამართლოს არ უნდა გაეზიარებინა ბრალდების მხარის ინიციატივით ჩატარებული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა, რომელიც დაუსაბუთებელი და არაარგუმენტირებულია, ხოლო დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი ექსპერტიზის დასკვნები სიზუსტისა და კომპეტენტურობის მაღალი ხარისხით გამოირჩევიან. აღნიშნულ საკითხთან მიმართებით სააპელაციო პალატა სრულად იზიარებს ბათუმის საქალაქო სასამართლოს მოტივაციას და მიიჩნევს, რომ ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნა, რომლის სისწორეში ეჭვის შეტანის საფუძველი პალატს არ გასჩენია, ბევრად უფრო ცხადი და კატეგორიულია და მის საპირწონედ არ შეიძლება გამოყენებული იქნეს დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი საწინააღმდეგო შინაარსის მქონე ექსპერტიზის დასკვნები, რომლებშიც ერთობ ბუნდოვანი და წინააღმდეგობრივი მოსაზრებები და პოზიციებია გამოხატული საქმისათვის ყველაზე მნიშვნელოვან და არსებით საკითხებთან დაკავშირებით. აღნიშნულის თაობაზე საკმაოდ ვრცლად იმსჯელა ბათუმის საქალაქო სასამართლომ, რომლის მიერ გამოტანილ დასკვნას სააპელაციო პალატაც ეთანხმება.

ამდენად, პალატის შეფასებით, პირველი ინსტანციის სასამართლომ გადაწყვეტილების მიღებისას სწორად მიანიჭა უპირატესობა ლ---- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტ ზ----- თ-----ის მიერ ჩატარებული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნას, რომელიც ეყრდნობა უშუალოდ საქმის მასალებით დადგენილ გარემოებებს და ერთმნიშვნელოვნად მიუთითებს, რომ საგზაო შემთხვევის მონაკვეთზე ნებადართული 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობის შემთხვევაში ავტომობილ „-----“-ის მძღოლ ლ— ფ-----ს ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებლობა ექნებოდა თავიდან აეცილებინა კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა (ქვეითზე დაჯახება) და მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში მისი მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა

კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა.

სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის თანახმად, მძღოლს ეკრძალება სატრანსპორტო საშუალების მართვა ამ კანონით განსაზღვრული სიჩქარის შეზღუდვის გადაჭარბებით. შერჩეული სიჩქარე მძღოლს საშუალებას უნდა აძლევდეს, მუდმივად აკონტროლოს სატრანსპორტო საშუალება ისე, რომ დაცულ იქნეს მოძრაობის უსაფრთხოება. სასამართლოში გამოკვლეული მტკიცებულებების ანალიზით პალატა დადგენილად მიიჩნევს, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში ლ— ფ— - მოძრაობდა გადაჭარბებული სიჩქარით, რამაც საშუალება არ მისცა თავიდან აეცილებინა ქვეითზე დაჯახება. პალატა ყურადღებას ამახვილებს იმ გარემოებაზე, რომ, როგორც ბრალდებულისა და ფაქტის თვითმხილველ მოწმეთა ჩვენებებით დასტურდება და საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ამსახველი ვიდეომასალიდანაც ნათლად ჩანს, ლ— ფ—-ს წინ, მარჯვენა გვერდით რიგში მოძრავი „-----ის“ მძღოლმა გააჩერა ავტომობილი და გაატარა ქვეითი, რაც აშკარად შესამჩნევი უნდა ყოფილიყო მის უკან მოძრავი ლ— ფ—-სთვის და უნდა შეენელებინა სვლა მოძრაობის უსაფრთხოების დაცვის მიზნით, თუმცა ვიდეოჩანაწერებიდან ირკვევა, რომ მას შექმნილი ვითარების მიუხედავად (როდესაც მის წინ, მარჯვენა გვერდით რიგში მოძრავმა ავტომობილმა გზა დაუთმო ქვეითს), არ შეუწელებია სვლა, გააგრძელა მაღალი სიჩქარით მოძრაობა და ვეღარ შეძლო რა ავტომობილის დროულად შეჩერება, შეეჯახა ქვეითს.

ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, სააპელაციო პალატას მიაჩნია, რომ გასაჩივრებული განაჩენი კანონიერია და უნდა დარჩეს უცვლელად, ხოლო მსჯავრდებულის ინტერესების დამცველის, ადვოკატ პ—-ს შ—-ის სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნა ლ— ფ—-ს უდანაშაულოდ ცნობისა და გამართლების შესახებ არ უნდა დაკმაყოფილდეს.

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 298-ე მუხლის პირველი ნაწილის „დ“ ქვეპუნქტით და

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

1.მსჯავრდებულ ლ— ფ—-ს ინტერესების დამცველის, ადვოკატ პ—-ს შ—-ის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს.

2.ბათუმის საქალაქო სასამართლოს 2018 წლის 04 იანვრის განაჩენი ლ— ფ—-ს მიმართ დარჩეს უცვლელად.

3.ლ— ფ— ცნობილი იქნეს დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვროს თავისუფლების აღკვეთა 04 (ოთხი) წლის და 06 (ექვსი) თვის ვადით; მასვე 01 (ერთი) წლით ჩამოერთვას სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

4.მსჯავრდებულ ლ— ფ—-ს თავისუფლების აღკვეთის სახით დანიშნული სასჯელის მოხდის ვადის ათვლა დაეწყოს დაკავების დღიდან - 2017 წლის 15 მაისიდან.

5.ნივთიერი მტკიცებულებების საკითხი გადაწყდეს შემდეგნაირად: ავტომანქანა „-----“, სახელმწიფო ნომრით T-----, რომელიც განთავსებულია შპს „-----“ სპეციალურ ავტოსადგომზე, საქმეზე მიღებული საბოლოო გადაწყვეტილების კანონიერ ძალაში შესვლის შემდეგ დაუბრუნდეს მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს, ხოლო ბრალდებისა და დაცვის მხარეების მიერ წარმოდგენილი 4 ცალი DVD დისკი, რომლებიც თან ერთვის სისხლის სამართლის საქმეს, დარჩეს საქმეში და შენახული იქნეს საქმის შენახვის ვადით.

6.ცნობად იქნას მიღებული, რომ ლ— ფ—-ს მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება - პატიმრობა გაუქმებულია.

7.განაჩენი კანონიერ ძალაში შედის და ექვემდებარება აღსრულებას სასამართლოს მიერ მისი საჯაროდ გამოცხადებისთანავე.

8.განაჩენი შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში (მდებარე ქ.თბილისი, ძმები ზუბალაშვილების ქ.N32), მისი გამოცხადებიდან ერთი თვის ვადაში, ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით.

მოსამართლე:

/ ვ.დოლიძე/