

საქმე №1/ბ-511-17წ.



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

15 იანვარი, 2018 წ.

ქ.

ქუთაისი

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს
სისხლის სამართლის საქმეთა პალატამ

თავმჯდომარე - მაკა გორგოძე
მოსამართლეები: მარინე იმერლიშვილი
თეიმურაზ სვანიძე

სხდომის მდივანი - მარინა მაკარიძე

პროკურორის _ შ----- ჩ-----ს,
ადვოკატის - რ----- ლ-----ს,
გამართლებულის - გ--- ლ-----ის მონაწილეობით,

ღია სასამართლო სხდომაზე განიხილა სისხლის სამართლის საქმე **გ---
ნიკოლოზის ძე ლ-----ის** მიმართ, დაბადებული 19-----
საქართველოს მოქალაქე, პირადი ნომერი: 0-----, უმაღლესი
განათლებლით, ნასამართლობის არ მქონე, მცხოვრები თბილისი, თ-----
----- კორპუსი №-----, დანაშაულისათვის გათვალისწინებული
საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით,
ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 27 სექტემბრის
განაჩენზე, პროკურორის სააპელაციო საჩივრით,

ა ღ წ ე რ ი ლ ო ბ ი თ ი ნ ა წ ი ლ ი:

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

გ--- ლ-----ეს განემარტა, რომ მას, როგორც გამართლებულ პირს,

უფლება აქვს აუნაზღაურდეს მიყენებული ზიანი.

გ--- ლ-----ეს მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება გირაო გაუქმდა.

ბრალდების შესახებ დადგენილების მიხედვით გ--- ლ-----ის მიერ ჩადენილი ქმედება გამოიხატა შემდეგში: 2015 წლის 13 ივნისს, სა-----
----- ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის
სოფელ ხ----- ტერიტორიაზე, ავტომანქანა „მ-----მ“, სახელმწიფო
ნომრით T-----, რომელსაც მართავდა გ--- ლ-----, დაარღვია „საგზაო
მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მუხლი 32 პუნქტი 1, მუხლი
34 პუნქტი 3, ქვეპუნქტი „გ“-ს მოთხოვნები და შეეჯახა
საპირისპიროდ მოძრავ სამგზავრო ავტობუსს, სახელმწიფო ნ-----0,
რომელსაც მართავდა ა----- ა-----ი. შეჯახების შემდეგ ავტობუსმა
დაკარგა მოძრაობა, გადავიდა საპირისპირო ზოლში და შეეჯახა
საპირისპიროდ მოძრავ „----- მარკის სატვირთოს, სახელმწიფო ნ-----
----, რომელსაც მართავდა ს----- გ-----ი. ავტოსაგზაო შემთხვევის
შედეგად მ----- წ-----ა, ი---- დ-----ა და ა----- ა-----ა მიიღეს
ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ხარისხის დაზიანებები, ხოლო ფ-----
-----ა მიიღო ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება.

ოზურგეთის რაიონული პროკურატურის პროკურორი შ----- ჩ-----
სააპელაციო საჩივრით ითხოვს ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს
2017 წლის 27 სექტემბრის გამამართლებელი განაჩენის გაუქმებას და გ---
ლ-----ის საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე
ნაწილებით დამნაშავედ ცნობას. შემდეგ მოტივებზე მითითებით:
გამამართლებელი განაჩენი გ--- ლ-----ის მიმართ არის უკანონო, არ
გამომდინარეობს საქმეზე შეკრებილ უტყუარ მტკიცებულებათა
ერთობლიობიდან. სასამართლომ განაჩენის გამოტანისას სწორად არ
შეაფასა საქმეში არსებული ერთმანეთთან შეთანხმებული, აშკარა და
დამაჯერებელი მტკიცებულებები, რომლებიც ადასტურებენ გ--- ლ-----
ის ბრალეულობას, სასამართლოს განმარტება, რომ ბრალდების მხარის
პოზიცია გ--- ლ-----ის დამნაშავედ ცნობის შესახებ, მოკლებულია
უტყუარ და საკმარის მტკიცებულებით საფუძველს არ გამომდინარეობს
საქმეზე შეკრებილი და სასამართლო პროცესზე გამოკვლეული
მტკიცებულებებიდან, რადგანაც როგორც დაზარალებულთა ასევე
მოწმეთა ჩვენებებით, ჩატარებული ექსპერტიზის დასკვნებით
დადგენილია, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ გ--- ლ-----
---ის მოქმედება არ შეეს---მებოდა საქართველოს კანონის „საგზაო

მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნებს, ვინაიდან იგი მანევრის დაწყებამდე
 ვალდებული იყო, დარწმუნებულიყო მისი მოქმედების უსაფრთხოებაში,
 კერძოდ მანევრით საფრთხეს, ხომ არ უქმნიდა უკან, წინ და გვერდით,
 როგორც თანმხვედრი ასევე საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ
 საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს, მათი მდებარეობის, მოძრაობის
 მიმართულებისა და სიჩქარის გათვალისწინებით, აგრეთვე მოძრაობის
 ზოლი, რომელზეც აპირებდა გასვლას საკმარის მანძილზე იყო თუ არა
 თავისუფალი და ორი სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარეთა ფარდობა
 საკმარისად მოკლე დროში იძლეოდა თუ არა გასწრების საშუალებას.
 საქმეზე დაკითხული დაზარალებულების ა----- ა-----ისა და ი---- დ-----
 --- ჩვენებებით, აგრეთვე მოწმე ს----- გ-----ის ჩვენებით
 დადგენილია, რომ გ--- ლ-----ე მანევრის დაწყებიდან დაახლოებით 20
 მეტრის გავლის შემდეგ შეეჯახა ავტობუსს მარჯვენა მხარეს და იგი არ
 იყო გაცდენილი გამოძიებით დაუდგენელი სატვირთოს მისაბმელის
 უკანა საბურავებს, მათი ჩვენებებით ასევე დადგენი----, რომ გამოძიებით
 დაუდგენელი სატვირთოს მძღოლს სიჩქარისთვის არ მოუმატებია და იგი
 მოძრაობდა დაახლოებით 50-60 კილომეტრამდე საათი სიჩქარით, ა----- ა-
 -----ა, ი---- დ-----ა და ს----- გ-----მა, რომლებიც არიან დიდი
 გამოცდილების მქონე მძღოლები, ერთმნიშვნელოვნად მიუთითეს, რომ
 რამდენიმე წამში სატვირთო ავტომანქანა სიჩქარეს ისე ვერ მოუმატებდა,
 რომ გასწრებაზე მყოფი მსუბუქი ავტომანქანისთვის მანევრის
 დასრულებაზე შეეშალა ხელი, აღნიშნული გარემოება ასევე
 დაადასტურეს სასამართლო პროცესზე დაკითხვისას ექსპერტებმა.
 ამდენად გ--- ლ-----ისა და ს--- შერაზადაშვილის ჩვენებები არ
 გამომდინარეობს საქმეზე შეკრებილ მტკიცებულებათა
 ერთობლიობიდან და მიმართულია სასამართლოს შეცდომაში
 შეყვანისკენ, შესაბამისად მათი ჩვენებების საფუძველზე დაცვის მხარის
 მიერ მოპოვებული ექსპერტიზის დასკვნებიც არის არარეალური და არ
 ასახავს იმ სურათს, რაც იყო ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის გამომწვევი
 მიზეზი, ექსპერტიზის დასკვნებში მითითებული გარემოება, რომ
 კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ გ--- ლ-----ის მოქმედება
 შეესაბამებოდა საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“
 მოთხოვნებს და მოცემულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან
 აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი
 ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე წინააღმდეგობაში მოდის
 გამოძიებით ფაქტობრივად დადგენილ გარემოებებთან, რადგანაც
 როგორც დაზარალებულები ასევე ფაქტის შემსწრე თვითმხილველი
 მოწმე ს----- გ-----ი ერთმნიშვნელოვნად მიუთითებენ, რომ გ--- ლ----
 ---ე მანევრის დაწყებისთანავე შეეჯახა ავტობუსს და იგი არ იყო

გაცდენილი სატვირთოს მისაბმელის უკანა საბურავებს. აღნიშნულიდან გამომდინარე ბრალდების მხარეს მიაჩნია, რომ სასამართლომ საქმეში არსებული და სასამართლო პროცესზე გამოკვლეული გარემოებების გათვალისწინებით, სწორად არ შეაფასა საქმეში არსებული ბრალდების მხარის მიერ წარდგენილი მტკიცებულებები და გ--- ლ-----ე გაამართლა ინკრიმინირებული ქმედების ჩადენაში. ამდენად, გამოძიების მიერ შეკრებილი და ასევე პირველი ინსტანციის სასამართლოში გამოკვლეული მტკიცებულებების ანალიზით უდავოდ და უტყუარად გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტით დასტურდება, რომ გ--- ლ-----ემ ჩაიდინა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა, იმის მიერ ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანება. სასამართლოს მიერ გამოტანილი დასკვნები არ გამომდინარეობს საქმეში არსებული მტკიცებულებებიდან, მოსამართლე განაჩენში იყენებს გამამართლებელი განაჩენის გამოტანისათვის მისთვის სასურველ ჩვენებებს და დაუსაბუთებლად და უკანონოდ უარყოფს იმ მტკიცებულებებს, რომლებითაც დადასტურებულია გ--- ლ-----ის ბრალდება. საქმეში არსებობს გ--- ლ-----ის მიმართ წარდგენილი ბრალდების შესაბამისად დამნაშავედ ცნობისათვის ეჭვის გამომრიცხავ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა.

გ--- ლ-----ის ინტერესების დამცველი ადვოკატი რ----- ლ----- წარმოდგენილი შესაგებლით არ დაეთანხმა პროკურორის სააპელაციო საჩივარს და ითხოვს გამამართლებელი განაჩენის უცვლელად დატოვებას.

სააპელაციო პალატამ მოუსმინა პროცესის მონაწილეებს:

აპელანტს - ოზურგეთის რაიონული პროკურატურის პროკურორს შ----- ჩ-----ს, რომელმაც მხარი დაუჭირა ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარს და მისი დაკმაყოფილება მოითხოვა;

გ--- ლ-----ეს და მისი ინტერესების დამცველ ადვოკატს რ----- ლ-----ს, რომლებიც არ დაეთანხმნენ პროკურორის სააპელაციო საჩივარს და გამამართლებელი განაჩენის უცვლელად დატოვება მოითხოვეს.

ს ა მ ო ტ ი ვ ა ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

სააპელაციო პალატამ შეისწავლა საქმის მასალები, გაანალიზა საჩივრის მოტივების საფუძვლიანობა და მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ

პროკურორის სააპელაციო საჩივარი უნდა დაკმაყოფილდეს შემდეგ გარემოებათა გამო:

სააპელაციო პალატამ დადგენილად ცნო შემდეგი ფაქტობრივი გარემოებები:

2015 წლის 13 ივნისს, სა-----
ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის სოფელ ხ----- ტერიტორიაზე, ავტომანქანა „-----მ, სახელმწიფო ნომრით T-----, რომელსაც მართავდა გ--- ლ-----ე, დაარღვია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მუხლი 32 პუნქტი 1, მუხლი 34 პუნქტი 3, ქვეპუნქტი „გ“-ს მოთხოვნები და შეეჯახა საპირისპიროდ მოძრავ სამგზავრო ავტობუსს, სახელმწიფო ნ-----0, რომელსაც მართავდა ა----- ა-----ი. შეჯახების შემდეგ ავტობუსმა დაკარგა მოძრაობა, გადავიდა საპირისპირო ზოლში და შეეჯახა საპირისპიროდ მოძრავ „ს-----“-ს მარკის სატვირთოს, სახელმწიფო ნ-----, რომელსაც მართავდა ს----- გ-----ი. ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად მ----- წ-----ა, ი--- დ----- ა და ა----- ა-----ა მიიღეს ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ხარისხის დაზიანებები, ხოლო ფ-----ა მიიღო ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება.

სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლო განაჩენის მოტივაციას გ--- ლ-----ის სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით გამართლების თაობაზე შემდეგ გარემოებათა გამო:

მოწმის სახით დაკითხული ა----- ა-----ას ჩვენების თანახმად, მუშაობს ფირმა გ----- მძღოლად, თ----- 2015 წლის 13 ივნისს, პირველის ნახევარზე გამოვიდა თბილისიდან. ავტობუსს თავად მართავდა, ხოლო დამხმარე მძღოლი იყო ი--- დ-----ი. ავტობუსში იმყოფებოდა 14 მგზავრი. ლანჩხუთში, სოფელ ნ-----, მოძრაობდა 40-50 კმ/სთ სიჩქარით, თავისი გზის სავალ ნაწილზე, ხოლო საპირისპირო მხრიდან მოძრაობდა სატვირთო მანქანა. დაახლოებით 4 ან 5 მეტრი იყო დარჩენილი მათ შორის, როდესაც უეცრად, სატვირთო მანქანის უკანა მხრიდან, გამოვიდა მსუბუქი მანქანა, დაუდგა წინ და დაეჯახა ავტობუსის მარჯვენა მხარეს. შეჯახების შედეგად ავტობუსი მიდიოდა თბილისკენ, რის გამოც საჭე აიღო მარცხნივ და შეეჯახა საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ სატვირთო მანქანას, შემდეგ კი ინერციით გააგრძელა სვლა. მისივე ჩვენებით, უცნობია რა სიჩქარით მოძრაობდა სატვირთო ავტომანქანა და მსუბუქი ავტომანქანა, რომელმაც გასწრების მანევრი განახორციელა. ა----- ა-----ა ასევე აღნიშნა, რომ გზის იმ მონაკვეთს, სადაც ავტოსაგზაო შემთხვევა მოხდა, კარგად იცნობს,

რადგან კვირაში ორჯერ უწევს გზის აღნიშნული მონაკვეთის გავლა. მისივე ჩვენებით შეჯახებამდე არსებულ დროის მონაკვეთში მის წინ სატრანსპორტი საშუალება არ მოძრაობდა. შემთხვევის ადგილას არის თუ არა ნებადართული გასწრება არ იცის, თუმცა რადგან ფართო ხაზია მოცემული, გასწრება დაუშვებელია.

იგივე ფაქტობრივი გარემოებები დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა ი--- დ-----მა და განმარტა, რომ მუშაობს მძღოლად კომპანია გ-----ს. 2015 წლის 13 ივნისს გამოვიდნენ თბილისიდან და მიდიოდნენ ს----- ავტობუსში მასთან ერთად იმყოფებოდნენ მძღოლი ა----- ა-----ი და 14 მგზავრი. თბილისიდან გამოსვლის დროს საჭეს მართავდა ა-----ი. ლანჩხუთში, კვლავ ა-----ი მართავდა ავტობუსს. ლანჩხუთის რაიონის სოფელ ნ-----, დაახლოებით 40-50 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდნენ, როდესაც გამოჩნდა სატვირთო ავტომანქანა, რომელსაც მოყვებოდა მსუბუქი და შემდეგ 5-6 მეტრის მოშორებით ისევ სატვირთო ავტომანქანა. დარჩენილი ქონდათ 5 მეტრი, რომ ჩაეკლოთ სატვირთოსთვის და საპირისპირო მიმართულებიდან გამოვიდა მსუბუქი მანქანა, რომელიც დაინახა მხოლოდ გასწრების მანევრის დაწყების დროს და ამ მომენტში მათ შორის მანძილი იქნებოდა 5 მეტრი. მისივე ჩვენებით არ იცის რა სიჩქარით მოძრაობდა სატვირთო ავტომანქანა. ი--- დ-----ა ასევე განმარტა, რომ მისი მოსაზრებით ავტოსაგზაო შემთხვევის მიზეზი არის მსუბუქი ავტომანქანა, რადგან იმ დროს გამოვიდა გასწრებაზე, როცა დისტანცია არ ქონდა საკმარისი. მოწმემ აღნიშნა, რომ შემთხვევის ადგილას არ ქონდა მძღოლს გასწრების უფლება, რადგან უწყვეტი ხაზით იყო მონიშნული გზის გამყოფი ადგილი. ი--- დ----- განმარტებით არ იცის რა დრო გავიდა პირველი შეჯახებიდან მეორე შეჯახებამდე, რადგან მეორე დარტყმის დროს გარეთ გადავარდა.

მოწმის სახით დაკითხული ს----- გ-----ის ჩვენების თანახმად, არის ინდ. მეწარმე და ემსახურება გადამზიდავ კომპანიას. მოძრაობდა ფო-----ს მიმართულებით, სკანიის ფირმის სატვირთო ავტომანქანით. იმ პერიოდში სენაკი-ფოთის გზა დაკეტილი იყო და მოძრაობა გადართული იყო შემოვლით გზაზე გრიგოლეთის გავლით. იმ ადგილამდე სადაც შეჯახება მოხდა, სოფელ ნ----- მსუბუქმა ავტომანქანამ „მ-----მ“ გადაასწრო და ჩადგა მასსა და წინ მიმავალ თურქულ ტრაილერს შორის. „მ-----ს“ მძღოლი ცდილობდა გასწრებას. შეატყო რომ მანქანას საჭე მარჯვნივ ქონდა. „მ-----ს“ მძღოლმა როცა თურქული ტრაილერის გასწრება დაიწყო გზა წყვეტილი ხაზით იყო გაყოფილი, რომელიც

შემდეგ სქელდებოდა და იწყებოდა ღერძულა ხაზი. როდესაც მსუბუქმა ავტომანქანამ გასწრება დაიწყო, ავტობუსი იქნებოდა 20-30 მეტრში, შეჯახება კი მოხდა თურქული ნომრების მქონე სატვირთო ავტომანქანის უკანა ბორბლებთან. „მ-----ს“ მძღოლმა დაამუხრუჭა კიდევ, უკან დაბრუნება უნდოდა, მაგრამ ვეღარ მოახერხა. მისივე ჩვენებით თურქული ნომრის მქონე სატვირთოს არ მოუმატებია სიჩქარისათვის. ს---
----- გ-----მა მიუთითა საკუთარ გამოცდილებაზე და აღნიშნა, რომ დატვირთულ მანქანას 2-3 წუთი დაჭირდებოდა სიჩქარის მოსამატებლად. მან არ იცის კონკრეტული სატრანსპორტო საშუალება იყო თუ არა დატვირთული.

მოწმე ფ-----ა აღნიშნა, რომ მგზავრობდა ავტობუსით თ-----
-----ს მიმართულებით. ლანჩხუთში მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, თუმცა როგორც მოხდა არ ახსოვს, რადგან მძიმე დაზიანებები მიიღო.

მოწმის სახით დაკითხვის დროს რიტა ამანათოვამ განმარტა, რომ არის შპს „გ-----ს“ დირექტორი და წარმომადგენელი. 2015 წლის 13 ივნისს შეატყობინეს, რომ ლანჩხუთში, სოფელ ნ----- მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა და დაზიანებული იყო მგზავრი და მძღოლი. მომხდარის შესახებ იცის მგზავრებისგან.

მოწმის სახით დაკითხული ს--- შ-----ის ჩვენების თანახმად, 2015 წლის 13 ივნისს იაპონიიდან ჩამოუვიდა ავტომობილი, „მ-----ა“ და გ--- ლ-----ესთან ერთად წავიდა ბათუმში, მანქანის წამოსაყვანად. ბათუმში შეამოწმეს მანქანა ტექნიკურ გამართულობაზე. ბათუმიდან თვითონ მართავდა ავტომანქანას, შეკვეთილიდან კი მანქანის მართვა განაგრძო გ--- ლ-----ემ. ლანჩხუთში გაასწრეს სატვირთო ავტომანქანას და ჩადგნენ აღნიშნულ სატვირთოს წინ, ხოლო მათ წინ მიდიოდა ტრაილერი. როცა გასწრება დაიწყეს, საპირისპირო მხრიდან მომავალი სატრანსპორტო საშუალება არ ჩანდა, მხედველობის არე კი დაახლოებით 300 მეტრს შეადგენდა. მისული იყვნენ სატვირთოს კაბინასთან, როდესაც გ---მ დაიყვირა „უმატებსო“ და თვითონაც იგრძნო, რომ ტრაილერმა დაიწყო სიჩქარის მომატება და ამ დროს დაინახეს ავტობუსი. მისივე ჩვენებით ავტობუსი როცა დაინახეს, ძალიან სწრაფად მიუახლოვდა მათ, რის გამოც ფიქრობს, რომ დაახლოებით 100 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდა.

სასამართლო სხდომაზე გ--- ლ-----ის მიერ მიცემული ჩვენების თანახმად, 2015 წლის 13 ივნისს მეგობართან, ს--- შ-----თან ერთად

წავიდა ქალაქ ბათუმში, ს---ს მანქანის წამოსაყვანად. ბათუმში შეამოწმეს ავტომანქანის ტექნიკური გამართულობა და წავიდნენ თბილისში. შეკვეთილთან შეჩერდნენ, თვითონ დაჯდა საჭესთან და განაგრძეს სვლა თბილისისკენ. დაახლოებით 5 საათისთვის მათ წინ მოძრაობდა ორი სატვირთო ავტომობილი. როცა დარწმუნდა, რომ ქონდა მანევრის განხორციელების შესაძლებლობა, დაიწყო მანევრი და გაუსწრო ერთს და ჩადგა სატვირთოებს შორის. მის წინ მიდიოდა თურქული ნომრიანი სატვირთო. წყვეტილი ხაზის გამო კვლავ დაიწყო გასწრება. მივიდა რა მისაბმელთან, იგრძნო რომ მისი მანქანა უძრავი იყო სატვირთო მანქანის მიმართ და მიხვდა, რომ სატვირთომ მოუმატა სიჩქარეს, რის გამოც სიგნალით ანიშნა, თუმცა სატვირთომ არ დაუკლო სიჩქარეს. აღნიშნულის გამო იძულებული გახდა მარცხენა მხარეს გადასულიყო და ამ დროს მოხდა შეჯახება ავტობუსთან, რომელიც გამოჩნდა გზის საპირისპირო მხრიდან. გასწრების დროს ხილვადობა კარგი ქონდა და როცა დარწმუნდა, რომ გზა თავისუფალი იყო მაშინ დაიწყო გასწრება. მისი მეგობარი, ს--- შ-----ი, გვერდით იჯდა. როდესაც სიჩქარეს მოუმატა სატვირთომ, შემდეგ შეამჩნია ავტობუსი, რომელიც დანახვის მომენტში მისგან 100-150 მეტრით იქნებოდა დაშორებული. მისივე ჩვენებით, თურქული ნომრის მქონე სატვირთოს სიჩქარისთვის რომ არ მოემატებინა გასწრების მანევრის დასრულებას შეძლებდა და ავტოსაგზაო შემთხვევა არ მოხდებოდა. გ--- ლ-----ემ ასევე აღნიშნა, რომ ავტობუსი მალე მიუახლოვდა და ამით მიხვდა, რომ ავტობუსი ჩქარა მოძრაობდა. ავტობუსის მძღოლს, მუხრუჭი რომ გამოეყენებინა, მაშინ მოასწრებდა გზიდან გადასვლას.

მოწმის სახით დაკითხული გამომძიებლის დ----- ჯ-----ის ჩვენებისა და მის მიერ შედგენილი შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის, თანდართული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის სქემის და ფოტოსურათების თანახმად, შემთხვევის ადგილი მდებარეობს ლანჩხუთის მუნიციპალიტეტის სოფელ ხ----- ტერიტორიაზე, სადაც გადის ორმხრივი მიმართულებისათვის განკუთვნილი საავტომობილო გზა, რომელიც არის მშრალი, უდეფექტო, მოასფალტებული, სწორი, დასახლებული პუნქტია. გზას ყოფს წყვეტილი ხაზი, გზას გააჩნია გვერდული, ორივე მხარეს გასდევს წყლის საწრეტი არხი, ერთ მხარეს არის დასახლება, გზის მეორე მხარეს კი გადის სარკინიგზო ლიანდაგი. საავტომობილო გზის საერთო სიგანეა 7.20 მეტრი, ერთი სამოძრაო ზოლის - 3.90 მეტრი. საავტომობილო გზასთან ახლოს, ვ--- ტ-----ის საცხოვრებელი სახლის ეზოში დგას დაზიანებული სამგზავრო ავტობუსი, სახელმწიფო ნომრით Y-----

რომელსაც დაზიანებული აქვს წინა მარჯვენა და მარცხენა მხარე. საავტომობილო გზაზე, სამგზავრო ავტობუსიდან 63 მეტრში არის სამგზავრო ავტობუსის და სატვირთო გამწევის შეჯახების ადგილი, რომელიც გვერდულიდან დაცილებულია 0.40 მეტრით, შუა ხაზიდან 2.90 მეტრით, გვერდულის სიგანე შეადგენს 5.10 მეტრს. იქვე გვერდულზე, შეჯახების ადგილიდან 12.50 მეტრში, წყლის საწრეტ არხში არის დაზიანებული სატვირთო, სახელმწიფო ნ----- თვითმცლელი, მას აქვს დაზიანებული გვერდითა მარცხენა მხარე. შეჯახების ადგილიდან, სიგრძით 7.20 მეტრი, სიგანით 3.60 მეტრი არის პირველი შეჯახების ადგილი, რომელიც შუა ხაზიდან დაცილებულია 3.60 მეტრით, გვერდულის ხაზიდან 0.10 მეტრით. შეჯახების ადგილი მდებარეობს ზ----- ტ-----ის სახლის წინ. აღნიშნულ შეჯახების ადგილზე ერთმანეთს შეეჯახა სამგზავრო ავტობუსი და მსუბუქი ავტომანქანა „მაზდის“ მარკის, სახელმწიფო ნომრით T-----. ავტომანქანა არის მარჯვენა საჭიანი, რომელსაც მთლიანად დაზიანებული აქვს წინა მარჯვენა მხარე. მეორე გვერდულის სიგანე შეადგენს 4.50 მეტრს. ავტომანქანა არის ნ----- ტ-----ის საცხოვრებელი სახლის შესასვლელში, გვერდულის წყლის საწრეტ არხში. გამომძიებლის დ----- ჯ-----ის განმარტებით, მორიგეშე შეატყობინა სოფელ ნიგვზიანთან ავტოსაგზაო შემთხვევის შესახებ. როდესაც მივიდა ნახა, რომ სატვირთოს მძღოლი იყო ს----- გ-----ი. გ--- ლ-----ე კი შოკში იყო. ტრაილერის მონაცემები ვერ დაადგინეს. მისივე განმარტებით, გ--- ლ-----ემ სადაც გასწრება დაიწყო იქ არის წყვეტილი ხაზი. ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს, ბრალეული მხარის დადგენა ექსპერტის უფლებამოსილებას წარმოადგენს.

მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტის გ----- გამგებელის ჩვენების და მის მიერ 2015 წლის 04 აგვისტოს გაცემული, სატრანსპორტო - ტრასოლოგიური N ს----- ექსპერტიზის დასკვნის თანახმად, წარმოდგენილ ავტომობილებზე, სამგზავრო ავტობუსზე და „ს-----“-ს მარკის სატვირთო გამწევზე არსებული დაზიანებების ფორმა და განვითარების ხასიათი დამახასიათებელია მათი რაიმე მკვერთვ საგანთან შეჯახება-ურთიერთქმედებისათვის. წარმოდგენილ ავტომობილ „მ-----ს“ ტრან. N T-----, „ელს“ მარკის სამგზავრო ავტობუსის სახ. N----- და „ს-----“-ს მარკის სატვირთო გამწევის სახ. N----- საჭით მართვის მექანიზმები და სამუხრუჭე სისტემები გამოსულია მწყობრიდან, მათზე ძლიერი მექანიკური ძალების ზემოქმედების შედეგად, რასაც ადგილი ექნებოდა ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს.

მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტის ზ----- ხ-----ის ჩვენების და მის მიერ 2015 წლის 26 ნოემბერს გაცემული, ავტოტექნიკური ექსპერტიზის N----- დასკვნის და თანდართული ფოტოცხრილის თანახმად, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ გ--- ლ-----ის მოქმედება არ შეეს---მება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მუხლი 34 პუნქტი 3 ქვეპუნქტი გ-ს მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მოცემულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ ა----- ა-----ს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ ს----- გ-----ს საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ექსპერტ ზ-----ი ხ-----ის განმარტებით, შეისწავლა საქმის მასალები და მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ ა----- ა-----ს და ს----- გ-----ს მანქანები, რომ გაეჩერებინათ შეჯახება მაინც მოხდებოდა. გ--- ლ-----ე ვალდებული იყო დარწმუნებულიყო, რომ გასწრებას შეძლებდა და რადგან მოხდა შეჯახება, შესაბამისად არ იყო დარწმუნებული. იმ შემთხვევაში თუ წინ მიმავალი ავტომანქანა მოუმატებდა სიჩქარეს, ამ შემთხვევაში, თუ გ--- ლ-----ეს ქონდა შესაძლებლობა, ის უნდა დაბრუნებოდა თავის პირვანდელ მდგომარეობას, გასასწრები ავტომანქანის უკან. ზ----- ხ-----ემ აღნიშნა, რომ ავტობუსის, სატვირთოს და მსუბუქი ავტომანქანის მძღოლები განსხვავებულად აღწერენ სიტუაციას და ძნელია იმის თქმა რეალურად როგორ განვითარდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. ექსპერტმა აგრეთვე აღნიშნა, რომ ავტომანქანის მარჯვენა საჭე ავტოსაგზაო შემთხვევასთან კავშირში არ იყო, რადგან საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონი ერთმანეთისგან არ განასხვავებს მარჯვენა და მარცხენა საჭის მქონე სატრანსპორტო საშუალებებს. ექსპერტიზის დასკვნის შედგენის დროს იხელმძღვანელა 2015 წლის 16 ნოემბრის დადგენილებაში მითითებული გარემოებებით და მის საფუძველზე შეადგინა ექსპერტიზის დასკვნა. თავდაპირველად მიიღო 2015 წლის 14 აგვისტოს დადგენილება, თუმცა დაუბრუნა გამომძიებელს, რომ დაეზუსტებინა გარემოებები. გამომძიებელმა დაკითხა ორი მოწმე ს----- გ-----ი და ა----- ა-----ი და შემდგომ დანიშნა 2015 წლის 16 ნოემბერს ავტოტექნიკური ექსპერტიზა. ზ----- ხ-----ემ აღნიშნა, რომ ჩვენების შორის წინააღმდეგობები, საქმეში დამატებითი ინფორმაციის მიღების მიუხედავად, კვლავ შენარჩუნდა. ავტობუსის და უკან მიმავალი

სატვირთოს მძღოლებისთვის 3 ან 5 კმ/სთ სიჩქარეს მომატება იმ სატრანსპორტო საშუალების მხრიდან, რომელსაც ასწრებდა გ--- ლ-----ე, ძნელი შესამჩნევია იქნებოდა. თუმცა მძღოლს, რომელიც გვერდით მიყვება ავტომანქანას ის ადვილად შეამჩნევს სიჩქარის მომატებას. ზ-----ხ-----ემ მიუთითა იმ გარემოებაზე, რომ ავტომობილის მიერ სიჩქარის მომატების ფაქტს ვერცერთი ექსპერტი დაადგენდა და აღნიშნული გარემოება გამომძიებელს უნდა დაედგინა. გამომძიებელს რომ დაედგინა სატვირთოს მონაცემები და დაეკითხა მძღოლი, ეს მტკიცებულება ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი მტკიცებულება იქნებოდა.

ტრანსპორტის და პრობლემების კვლევის ექსპერტიზის ცენტრის მიერ 2016 წლის 04 მარტს გაცემული ექსპერტიზის N 0----- დასკვნით და თანდართული ფოტოსურათებით, 2015 წლის 13 ივნისს მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა გამოიწვია ავტომობილ „მ-----ს“ N T----- მძღოლის გ--- ლ-----ის მოქმედებამ, მისმა არასწორად შესრულებულმა მანევრმა - გასწრებამ ამოუცნობ სატვირთო ავტომობილზე და მის მიერ მანევრირებისას უსაფრთხოების ზომების დაუცველობამ. მან უგულებელყო საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 32.1. 33.2 და 34.3. მუხლის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნები. საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე სამგზავრო ავტობუსის „----- მძღოლზე ა----- ა-----ზე მომხდარი საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევა ტექნიკური თვალსაზრისით დამოკიდებული არ იყო. მის მოქმედებაში საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნების უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო - კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2016 წლის 17 ივნისის კომისიური ავტოტექნიკური ექსპერტის N----- დასკვნით მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ გ--- ლ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 32-ე მუხლის 1-ლი პუნქტის და 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მოცემულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა.

მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ ა----- ა-----ს შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლ ს----- გ-----ს შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში

საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტ რ----- ვ-----ის განმარტებით, არის საქართველოს ტექნიკური უნივერსიტეტის პროფესორი. ასევე აქვს ექსპერტად მუშაობის 19 წლის სტაჟი. მისი ჩვენებით ორივე მძღოლის ხილვადობის არე დაახლოებით 200 მეტრს წამოადგენდა. გაითვალისწინა, რომ გ--- ლ-----ე პირველად მართავდა აღნიშნულ ავტომანქანას, რომელიც იყო მარჯვენასაჭიანი. იმ გარემოების მხედველობაში მიღებით, რომ ავტომანქანა იყო ახალი ჩამოყვანილი საზღვარგარეთიდან, გ--- ლ-----ემ ვერ შეაფასა მანქანის ტექნიკური მახასიათებლები. მონაწილეობა მიიღო კომისიური ექსპერტიზაში, რა დროსაც გაიყო ექსპერტთა პოზიციები. საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს ექსპერტის და მისი პოზიციები ერთმანეთს დაემთხვა. სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტმა, დ----- გ----- ა, განსხვავებული დასკვნა შეადგინა. მისივე ჩვენებით მ-----ს მარკის ავტომანქანის მძღოლს ქონდა გასწრების უფლება რადგან გზა არის წყვეტილი ხაზით გაყოფილი. რ----- ვ-----მა აღნიშნა, რომ გასწრების მანევრის შესრულების დროს ის მძღოლი, რომელსაც ასწრებენ თუ მოუმატებს სიჩქარეს, იგი დაარღვევს კანონს. მისივე განმარტებით, გ--- ლ-----ეს პოზიცია არ დასტურდებოდა არგუმენტირებული ფაქტებით. კერძოდ, ასეთი ფაქტი იქნებოდა თუ მანქანას ექნებოდა ნაკაწრი, რომლითაც ხელშეშლის ფაქტი დადასტურდებოდა, გ--- ლ-----ეს მხოლოდ ზეპირ განმარტებას, რომ სატვირთო ავტომანქანამ მოუმატა სიჩქარეს, რის გამოც ვერ შეძლო მანევრის დასრულება არ იზიარებს. ასევე არ იზიარებს ავტობუსის მძღოლის ჩვენებას, რომ მსუბუქი ავტომანქანა იმ დროს გამოვიდა გასწრებაზე, როდესაც ავტობუსს 4 მეტრი ქონდა დარჩენილი სატვირთოსთვის გვერდის ჩასავლელად, რადგან ამ შემთხვევაში გ--- ლ-----ეს მხრიდან თვითმკვლელობის ტოლფასი იქნებოდა გასწრების მანევრის დაწყება. აღნიშნულის გამო ეთანხმება დ----- გ-----ს, რომ 20 მეტრი იყო მანძილი, ხოლო მხედველობის არე 160 მეტრს შეადგენდა. ადგილმდებარეობის შესწავლის შედეგად დაადგინა, რომ გ--- ლ-----ეს ქონდა გასწრების უფლება. ვინაიდან ვერ შეძლო გასწრება გ--- ლ-----ემ, ეს ნიშნავს, რომ მან არ იცოდა მანქანის ტექნიკური მახასიათებლები, როგორიცაა სამუხრუჭე სისტემა, ძრავის სიმძლავრე და ა.შ. რ----- ვ-----მა ასევე ისაუბრა გ--- ლ-----ის ფსიქოლოგიურ განწყობაზე და აღნიშნა, რომ გ--- ლ-----ე არაერთხელ შეეცადა გაესწრო სატვირთოსთვის თუმცა ვერ შეძლო, რის გამოც უსაფრთხოება გვერდზე

გადადო და დაიწყო გასწრების მანევრის შესრულება, რომელიც შეჯახებით დასრულდა. თუმცა იქვე აღნიშნა, რომ გასწრების დაწყების მომენტში გ--- ლ-----ეს არ დაურღვევია კანონი, რადგან გასწრების უფლება ჰქონდა.

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

ლ--- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს 2015 წლის 18 დეკემბრის სატრანსპორტო-ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის N 0----- დასკვნით და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დასტურდება, რომ მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლის ა. ა-----ის და ავტომობილ „მ-----ს“ მძღოლის გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“

მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე, თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 34-ე მუხლის, მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა.

ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო -ტექნიკურ -ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2016 წლის 16 აგვისტოს N 0----- დასკვნით და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დგინდება, რომ მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლის ა. ა-----ის და ავტომობილი „მ-----ს“ მძღოლის გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება.

მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე, თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 34-ე მუხლის, მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამორიცხული იქნებოდა.

ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო ტექნიკურ -ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2017 წლის 24 იანვრის N 0----- დასკვნით და თანდართული ფოტოილუსტრაციით დგინდება, რომ 1. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული ავტობუსის მძღოლის ა. ა-----ის და ავტომობილი „მ-----ს“ მძღოლის გ. ლ-----ის მოქმედებაზე და მათ მოქმედებაში საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება ცალსახად დამოკიდებული იყო დაუდგენელი ნახევარმისაბმელის მძღოლის მოქმედებაზე, თუ იგი მოცემული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დროს საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ 34-ე მუხლის, მე-16 პუნქტის მოთხოვნათა შესაბამისად იმოქმედებდა, მოცემული

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

მოწმის სახით დაკითხული სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული

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

მოწმის სახით დაკითხული ექსპერტ ვ----- ლ-----ის განმარტებით,
 მონაწილეობა მიიღო კომისიურ ექსპერტიზაში. ექსპერტიზა ჩაატარა დ----
 - გ-----თან და ზ----- ბ-----თან ერთად. დაადგინა, რომ გ--- ლ-----
 --ეს ქონდა გასწრების უფლება და მანევრის დაწყების დროს ავტობუსი
 არ იმყოფებოდა მხედველობის არეში. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ
 გაიზიარა, რადგან შემხვედრი ავტობუსი ვერ აღიქვამს სიჩქარეს და ამ
 სიჩქარეს უკეთ აღიქვამს პარალელურად მოძრავი მანქანა, რომელიც
 უფრო გრძნობს სიჩქარის მომატებას. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ
 გაიზიარა იმის გამო, რომ ა----- ა-----ა მიუთითა 4 მეტრში მსუბუქი
 ავტომანქანის გამოსვლაზე, რაც არაგონივრულია, რადგან 4 მეტრში
 გასწრებაზე გამოსვლის შემთხვევაში ასეთი შეჯახება არ
 განვითარდებოდა. შეჯახება მოხდა წინა მარჯვენა კუთხეებით, ე.ი. გზის

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

მოწმის სახით დაკითხული ზ----- ბ-----ის განმარტებით, დ-----

გ-----თან და ვ----- ლ-----თან ერთად ჩაატარა ექსპერტიზა. არ იზიარებს ექსპერტ რ----- ვ-----ის დასკვნას, რომ შეჯახება მოხდა ავტობუსის მარცხენა მხარეს, რადგან დადგენილია, რომ მსუბუქ ავტომანქანასთან შეჯახების ადგილი არის ავტობუსის მარჯვენა მხარე. ასევე არ იზიარებს მძღოლის განმარტებას, რომ არ დაამუხრუჭა რადგან ავტობუსი ამოტრიალდებოდა, რადგან მუხრუჭი იმიტომ აქვს სატრანსპორტო საშუალებას რომ უნდა გამოიყენოს. შეჯახებამდე რატომ არ დაამუხრუჭა ავტობუსის მძღოლმა მისთვის გაუგებარია. მისივე ჩვენებით ავტობუსი დიდი სიჩქარით მოძრაობდა რადგან ბევრი წინააღმდეგობა გადალახა და გაჩერებამდე საკმაოდ დიდი მანძილი გაიარა. გ--- ლ-----ეს ქონდა გასწრების დაწყების უფლება, რადგან გასწრების ამკრძალავი ნიშანი, გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე

არ არის. კვლევის დროს გამოყენებული ფორმულის მეშვეობით დაადგინა, რომ გ--- ლ-----ე შეძლებდა გასწრების მანევრის დასრულებას შეჯახების გარეშე, სატვირთოს რომ არ მოემატებინა სიჩქარისათვის. როდესაც სატვირთო ავტომანქანამ მოუმატა სიჩქარეს, ამ დროს გამოჩნდა ავტობუსი, გ--- ლ-----ემ ვეღარ დაასრულა მანევრი და მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. ზ----- ბ-----მა აღნიშნა, რომ ექსპერტის დანიშნულება არის გამოთვლა და ამ გზით შედეგამდე მისვლა. გამოთვლის გარეშე, სიტყვიერად ყველა შედეგის თქმა შეიძლებოდა.

სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტმა ე----- გ----- ა განმარტა, რომ დ----- გ-----თან ერთად ჩაატარა ექსპერტიზა. გამომძიებლის დადგენილებაში მოცემული გარემოებების გარდა, ექსპერტი ვალდებულია შეისწავლოს საქმის მასალები და დაადგინოს

ფაქტობრივი გარემოებები. ავტობუსის მძღოლის ჩვენება არ გაიზიარა. ასევე არც სატვირთოს მძღოლის ჩვენება გაიზიარა, რადგან უკან მოძრაობდა დაახლოებით 50 მეტრში. თანმხვედრი მიმართულებით მოძრავი სატვირთოს აჩქარება არის ეტაპობრივი და დროის მცირე მონაკვეთში სიჩქარის მომატებას ვერ შეამჩნევდა უკან მოძრავი სატრანსპორტო საშუალების მძღოლი, ამისათვის უფრო მაღალი სიჩქარე უნდა განევიტარებინა და დიდი მონაკვეთი უნდა გაეკლო. 2-3 წამში კი შეუძლებელია თანმხვედრი მიმართულებით უკან მიმავალი მძღოლისთვის იმის განსაზღვრა, რომ მოუმატა თუ არა წინა ავტომობილმა სიჩქარეს. მ-----ს მძღოლი შეამჩნევდა აღნიშნულ გარემოებას, რადგან მ----- სატვირთოს პარალელურად მოძრაობდა და ამ ავტომანქანაში მყოფები უფრო შეამჩნევდნენ სიჩქარეს მომატებას. არ გაიზიარა ავტობუსის მძღოლის ჩვენება, რადგან 4 მეტრზე მითითება არარეალურია. ამ მონაცემის გაზიარების შემთხვევაში, როგორც კი მ----- გადავიდოდა გასწრებაზე იქვე მოხდებოდა შეჯახება ავტობუსთან. „მ-----ს“ მძღოლს, რომ დაეწყო გაჩერება და თავის ზოლში დაბრუნება, ამისთვის დაჭირდებოდა 71 მეტრი და ამ მანძილის გავლას ვერ მოასწრებდა. ხოლო ავტობუსს მუხრუჭი რომ გამოეყენებინა, „მ-----ს“ მძღოლი შეძლებდა შემთხვევის თავიდან აცილებას. მისივე ჩვენებით სატვირთო ავტომანქანა რამდენ ხანში მოუმატებდა სიჩქარეს არ იცის, რადგან დაუდგენელია ავტომობილის ტექნიკური მონაცემები.

2015 წლის 14 აგვისტოს დადგენილებით დაინიშნა ავტოტექნიკური ექსპერტიზა (ტომი 1, ს.ფ. 127) რომლითაც ექსპერტიზაზე წარსადგენი კითხვები ჩამოყალიბდა შემდეგი სახით: ა)მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში ტექნიკური თვალსაზრისით, მძღოლებს შეეძლოთ თუ არა ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება და დარღვეული აქვთ თუ არა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნები?

2015 წლის 21 სექტემბრის წერილით M----- საექსპერტო-კრიმინალისტიკური მთავარი სამმართველოს/ აჭარის ა.რ. საექსპერტო - კრიმინალისტიკური ს-----მ ზ----- ხ-----ემ აცნობა გურიის საპატრულო პოლიციის მთავარი სამმართველოს გამომძიებელს დ----- ჯ-----ეს, რომ ავტოტექნიკური გამოკვლევის ჩატარება შეუძლებელი იყო, ვინაიდან დადგენილებაში არ არის დადგენილი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ერთი მექანიზმი. ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე გამომძიებით უნდა დაედგინა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ერთი მექანიზმი, რაც უნდა მიეთითებინა დადგენილებაში (ტომი 1, ს.ფ. 129).

საქმის განხილვისას სასამართლომ ამომწურავად შეისწავლა ყველა

მტკიცებულება გაანალიზა ეს მტკიცებულებები და პალატა მიიჩნევს, რომ მიუხედავად ექსპერტიზების დასკვნების სიმრავლისა და განსხვავებულობისა, მაინც შესაძლებელია იმ ობიექტური ჭეშმარიტების დადგენა, რომელიც გონივრულ ეჭვს მიღმა განსაზღვრავს გ--- ლ-----ის მხრიდან მართლსაწინააღმდეგო და ბრალეული ქმედების ჩადენას.

სააპელაციო პალატა მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ მოცემულ საქმეში ავტოსატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე მძღოლებს შორის ყველაზე უფრო სარწმუნო ს----- გ-----ის ჩვენებაა. ს.გ-----ი სატვირთო ავტომანქანა „ს-----ს“ მართავდა. ის თვალნათლივ უყურებდა მის წინ განვითარებულ მოვლენებს. გ-----ს ავტომანქანა „-----“ თვალთახედვის არეში ჰყავდა მას შემდეგ რაც გ--- ლ-----ის მართვის ქვეშ მოძრავმა ავტომანქანამ მას გაუსწრო.

გ-----მა დაინახა, რომ გ--- ლ-----ემ რამდენჯერმე სცადა გაესწრო თურქული სანომრე ნიშნებით მოძრავი ავტომანქანისათვის. გ-----ის განმარტებით როდესაც მსუბუქმა ავტომანქანამ გასწრება დაიწყო, ავტობუსი იქნებოდა 20-30 მეტრში, შეჯახება კი მოხდა თურქული ნომრების მქონე სატვირთო ავტომანქანის უკანა ბორბლებთან. „მ-----ს“ მძღოლმა დაამუხრუჭა კიდეც, უკან დაბრუნება უნდოდა, მაგრამ ვეღარ მოახერხა. თურქულ სატვირთოს სიჩქარე არ მოუმატებია. საკუთარი გამოცდილებიდანაც იცის, რომ სატვირთო ისეთ მოკლე მონაკვეთში ვერ შეძლებდა უფრო მაღალი სიჩქარის აკრეფას. სასამართლო არ იზიარებს იმ ექსპერტთა მოსაზრებას, რომლებიც განმარტავენ, რომ გ-----ს არ შეეძლო იმის შეტყობა გაზარდა თუ არა სიჩქარე თურქულმა სატვირთომ და „მ-----ს“ ავტომობილის მძღოლს და მგზავრს უფრო ადვილად შეეძლოთ ამის გარჩევა. სასამართლო ასკვნის, რომ თუკი თურქულმა ე.წ. „ტრაილერმა“ სიჩქარე გაზარდა, შესაბამისად გაიზრდებოდა დაცილების მანძილი აღნიშნულ ავტომობილსა და გ-----ის ავტომობილს შორის, იმდენად რამდენადაც „-----“ უკვე გასულია გასასწრებ პოზიციაზე, სხვა ავტომანქანა კი „ს-----სა“ და უ----- შორის არ მოძრაობს. გ-----ი არა მხოლოდ შეამჩნევდა ამ მანძილის გაზრდას, არამედ ვალდებულიც იყო შეემჩნია, რადგანაც ავტოსატრანსპორტო საშუალების მძღოლები ვალდებული არიან არეგულირონ დინსტანცია წინ მიმავალ ავტომობილთან.¹

სააპელაციო პალატა არ იზიარებს ექსპერტთა დასკვნებს გ--- ლ-----ის არაბრალეულობასთან დაკავშირებით და ასევე განმარტავს, რომ თუკი უნაგირა საწევარმა სიჩქარეს მოუმატა, ხოლო „მ-----მ“ ვერ შეძლო უკან დაბრუნება, ეს ხომ არ იყო გამოწვეული იმიტაც, რომ სიჩქარეს გ-----მაც მოუმატა და საკუთარ ხაზში დასაბრუნებლად ლ-----ეს ადგილი არ

დაუტოვა? თუმცა გ--- ლ-----ის ინიციატივით ჩატარებულ არცერთ ექსპერტიზის დასკვნაში არაფერია ნათქვამი ს----- გ-----ის მხრიდან საფრთხის შექმნის შესახებ. ეს იმის მანიშნებელია, რომ გ----- —ი დაშვებული სიჩქარით ნამდვილად მოძრაობდა მისთვის განკუთვნილ ზოლში და კარგად ხედავდა ყველა იმ გარემოებას რაც მის თვალწინ განვითარდა. არც ერთი ექსპერტი და მოწმე არ უარყოფს იმ ფაქტს, რომ გ-----ს ავტობუსი დაეჯახა. თუკი გ-----ი მიუკერძოებელი მოწმე არაა და ის არასწორად აღწერს ფაქტობრივ გარემოებებს, საინტერესოა ის საკითხი, რატომ არ ცდილობს ავტობუსის მძღოლის ბრალეულობაზე საუბარს, რომელიც მისთვის გაცილებით უფრო ხელსაყრელი იქნება? ფაქტია, რომ ს----- გ-----ს პოზიცია არ შეუცვლია და მან პირველივე ჯერზე გამოძიებას ლ-----ის მხრიდან სატრანსპორტო მოძრაობის წესების დარღვევის შესახებ განუცხადა. საყურადღებოა ისიც, რომ გ-----ისათვის სრულიად არ იყო იმ დროისათვის ცნობილი თუ დამოუკიდებელი ექსპერტები კიდევ ერთი ავტომობილის, კერძოდ „უნაგირა საწვევარის“ ბრალეულობას გამოკვეთავდნენ, ბრალდების მხარე ხომ ავტობუსსა და „მ-----ს“ მძღოლებს შორის არკვევდა ბრალეულობას.

შესაბამისად სასამართლო მიიჩნევს, რომ ს----- გ-----ი არის ის ერთადერთი მიუკერძოებელი თვითმხილველი მოწმე, რომელიც თანმიმდევრულად აღწერს გარემოებებს. ყველა ექსპერტი აღნიშნავს, რომ ექსპერტიზის დასკვნები თვითმხილველ მოწმეთა ჩვენებებზეა აგებული და სპეციალური გამოანგარიშებებითა და კანონის დანაწესებითაა გამყარებული.

შესაბამისად, სასამართლოც ვალდებულია მხოლოდ და მხოლოდ პირდაპირი სახის მტკიცებულებებს დაეყრდნოს. მოწმე ს----- გ-----ის ჩვენებები გამყარებულია საქმეში წარმოდგენილი სხვა მტკიცებულებებით, კერძოდ ავტობუსის მძღოლ ა----- ა-----ის ჩვენებით, მოწმე დ----- ჩვენებით, ექსპერტების ზ----- ხ-----ის, ლ----- ფ-----ის, რ----- ვ-----ის ჩვენებებით. ექსპერტიზის დასკვნებით: ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნა #----. საქართველოს შსს საექსპერტო-კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2016 წლის 17 ივნისის კომისიური ექსპერტიზის დასკვნა # 4---ა, ტრანსპორტის და პრობლემების კვლევის ექსპერტიზის ცენტრის დასკვნა #0-----.

ბრალდების მხარის ექსპერტების, ასევე ა-----ის ინიციატივით დანიშნული ექსპერტიზის დასკვნების გამცემ ექსპერტების ჩვენებებსა და მოწმეთა ჩვენებების შორის გარკვეული შეუსაბამობა რომელზეც პირველი ინსტანციის სასამართლო ამახვილებს ყურადღებას, სააპელაციო პალატის აზრით ძირეულად ვერ ცვლის ავტოსატრანსპორტო

შემთხვევის ფაქტობრივ გარემოებებს, კერძოდ:

დადგენილია, რომ „მ-----ს“ ნამდვილად მარჯვენასაჭიანი ავტომანქანაა, მართალია შესაბამისი კანონი ასეთ ავტომანქანას, როგორც ავტოსატრანსპორტო მოძრაობის მონაწილეს ცალკე არ გამოყოფს და მას განსაკუთრებულ რეჟიმს არ უწესებს, თუმცა სწორხაზოვანი მოძრაობისას, გასწრების დაწყების წინ მარჯვენა მხარეს მჯდომი მძღოლისათვის კიდევ უფრო მეტი ყურადღება იქნებოდა საჭირო მანევრირების სწორად დაწყება-დამთავრებისათვის. ასეც რომ არ იყოს, დადგენილია, რომ „----- ნამდვილად ახორციელებდა გასწრებას, ის ნამდვილად იმყოფებოდა საპირისპირო ზოლში როცა ავტობუსი-როგორც საფრთხე, დაბრკოლება შენიშნა.

დადგენილია, რომ გ--- ლ-----ემ ავტომანქანა მიმართა მარცხენა მხარეს და არ დაბრუნდა საკუთარ ზოლში. დადგენილია რომ შეჯახება სწორედ მისი მოძრაობის მიმართულების საპირისპირო ზოლში განხორციელდა. თუმცა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 37-ე მუხლის მე-17 ქვეპუნქტი ამას ავალდებულებდა :“ თუ გასწრებისას აღმოჩნდა დაბრკოლება ან საფრთხე, რომლის გათვალისწინება მძღოლს არ შეეძლო გასწრების დაწყებამდე, ან თუ მან ვერ შეძლო სიტუაციის სწორი შეფასება, მძღოლი ვალდებულია შეწყვიტოს გასწრება. თუ მძღოლმა გასწრება შეწყვიტა და ადრე დაკავებულ მოძრაობის ზოლში დაბრუნებას აპირებს, მის უკან მომავალი სატრანსპორტო საშუალებების მძღოლებმა მას უნდა მისცენ ამის შესაძლებლობა.“ აქვე კიდევ ერთხელ აღსანიშნავია ის ფაქტი, რომ ს. გ-----ს მისთვის ხელი არ შეუშლია.

სააპელაციო პალატა ვერ დაეთანხმება ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ექსპერტთა დასკვნებს და მოსაზრებებს იმასთან დაკავშირებით, რომ საკუთარ ზოლში დაბრუნებას კიდევ უფრო მეტი დრო დასჭირდებოდა და ამიტომ ლ-----ის მხრიდან გამართლებული იყო საჭის მარცხნივ მიმართვა, საპირისპირო ზოლის მარცხენა გვერდულზე გადასვლის იმედით.

მართალია კანონით აკრძალული არაა საფრთხის დაფიქსირების შემთხვევაში შეჯახების თავიდან ასაცილებლად მარცხენა მხარეს გადასვლა, ან ამ მიმართულებით საჭის მიმართვა, თუმცა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 31.1. მუხლის თანახმად „საქართველოს ყველა გზაზე მოძრაობის მიმართულებად დადგენილია მარჯვენა მხარეს მოძრაობა.“

ამავე მუხლის მეორე ნაწილით აუცილებელი შემთხვევების გარდა, მძღოლმა უნდა იმოძრაოს მხოლოდ იმ გზაზე, გზის სავალ ნაწილზე, მოძრაობის ზოლზე ან ბილიკზე, რომელიც მისი

კატეგორიის/ქვეკატეგორიის საგზაო მოძრაობის მონაწილისათვის არის განკუთვნილი. მთავარია შეფასდეს, იმყოფებოდა თუ არა მძღოლი ლ-----
-ე ისეთ „აუცილებელ შემთხვევაში“, რომ გამართლებული იყოს მარცხენა მხარეზე გადასვლა. დადგენილია, რომ ს.გ-----ი მიუთითებს გ.ლ-----
ის მხრიდან მანქანის დამუხრუჭების ფაქტს, თუმცა ის არაფერს არ ამბობს ამ უკანასკნელის მიერ საკუთარ ზოლში დაბრუნების მანევრზე. დადგენილია ისიც, რომ გ-----ის სატვირთოს, „ს-----ს“ მისთვის ხელი არ შეუშლია. თუ ექსპერტთა იმ მოსაზრებას დავყუდნობით, რომ დაბრუნებას ვერ მოასწრებდა და შეჯახება მაინც მოხდებოდა, და თუ არც ავტობუსის მძღოლი არღვევდა მოძრაობის წესებს, მაშინ დასკვნა ერთადერთია- **გ--- ლ-----ემ ისე დაიწყო მანევრი რომ მან ვერ შეაფასა ყველა ფაქტობრივი გარემოება და გამოიწვია ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა.** „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 32.1 მუხლის თანახმად „მძღოლმა, რომელსაც განზრახული აქვს რომელიმე მანევრის შესრულება, ეს მანევრი უნდა დაიწყოს მხოლოდ მას შემდეგ, რაც დარწმუნდება, რომ არ შეუქმნის საფრთხეს მის უკან, წინ და გვერდით როგორც თანმხვედრი, ისე საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს, მათი მდებარეობის, მოძრაობის მიმართულებისა და სიჩქარის გათვალისწინებით.“ ხოლო ამავე კანონის 33.2. მუხლის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას მძღოლმა უნდა გაითვალისწინოს საგზაო პირობები (ადგილის რელიეფი, გზისა და სატრანსპორტო საშუალების მდგომარეობა, მისი დატვირთვა, ატმოსფერული პირობები, მოძრაობის ინტენსივობა, არასაკმარისი ან შეზღუდული ხილვადობა და სხვა), რათა საჭიროების შემთხვევაში, აგრეთვე ნებისმიერი საფრთხის ან დაბრკოლების წინ მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, შეამციროს სიჩქარე, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში გაჩერდეს.

გასწრების დაწყებამდე მძღოლი, ისე, რომ არ დაარღვიოს ამ კანონის მე-20 მუხლის მე-2 პუნქტითა და 32-ე მუხლით დადგენილი მოთხოვნები, უნდა დარწმუნდეს, რომ: მას შეუძლია გასწრება ისე განახორციელოს, რომ არ შეუქმნას საფრთხე ან დაბრკოლება სხვა საგზაო მოძრაობის მონაწილეებს. იგი აგრეთვე უნდა დარწმუნდეს, რომ მოძრაობის ზოლი, რომელზედაც აპირებს გასვლას, საკმარის მანძილზე თავისუფალია და ორი სატრანსპორტო საშუალების სიჩქარეთა ფარდობა საკმარისად მოკლე დროში გასწრების საშუალებას იძლევა;(მუხლი 34.3-„გ“)

დადგენი---, რომ გ--- ლ-----ის მხრიდან საგზაო მოძრაობის წესების უგულველყოფას და ავტოსატრანსპორტო შემთხვევას, თავად მისი და სხვა მგზავრების ჯანმრთელობის დაზიანება მოჰყვა.

ლ---- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სამედიცინო ექსპერტიზის № 0----- დასკვნის თანახმად სამედიცინო საბუთების მონაცემებით **ი--- დ-----ი** 13.06.15წ. მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით მოთავსებული იქნა საავადმყოფოში. აღენიშნებოდა მარჯვენა ტერფის IV თითის მოტეხილობა. დაზიანება მიყენებულია რაიმე მკვრივი-ბლავი საგნის(საგნების) მოქმედებით და მიეკუთვნება ნაკლებად მძიმე ხარისხს ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლით. ასევე აღენიშნებოდა შუბლის ღია ჭრილობა, რაც მიეკუთვნება მსუბუქ ხარისხს ჯანმრთელობის ხანმოკლე მოშლით. დაზიანების მიმყენებელი საგნის დადგენა შეუძლებელია, ვინაიდან სამედიცინო საბუთებში მითითებული არ არის ჭრილობის ხასიათი.

ლ---- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სამედიცინო ექსპერტიზის № 0----- დასკვნის თანახმად სამედიცინო საბუთების მონაცემებით **მ----- წ-----ი** 13.06.15წ. მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით მოთავსებული იქნა საავადმყოფოში. დაესვა დაიგნოზი: მარცხენა დიდი წვივის ძვლის როკების, მუხლის სახსარში შემავალი ,--- მაგვარი მოტეხილობა ცდომით. მარცხენა მცირე წვივის ძვლის თავის და დიაფიზის ზემო მესამედის მოტეხილობა ცდომით. მარცხენა მუხლის სახსრის ჰემარტოზი. მარცხენა წვივის ზემო მესამედის დაჟეჟილობა კანის ზერელე ნატყვევებით. დაზიანება მიყენებულია რაიმე მკვრივი-ბლავი საგნის(საგნების) მოქმედებით და მიეკუთვნება ნაკლებად მძიმე ხარისხს ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლით.

ლ---- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სამედიცინო ექსპერტიზის № 0----- დასკვნის თანახმად სამედიცინო საბუთების მონაცემებით **ა----- ა-----ი** 13.06.15წ. მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით მოთავსებული იქნა საავადმყოფოში. აღენიშნებოდა მარცხენა მცირე წვივის მოტეხილობა. მარცხენა კოჭ-წვივის სახსრის ქვეამოვარდნილობა. დაზიანებები მიყენებულია რაიმე მკვრივი-ბლავი საგნის(საგნების) მოქმედებით და მიეკუთვნება ნაკლებად მძიმე ხარისხს ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლით.

ლ---- სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სამედიცინო ექსპერტიზის № 0----- დასკვნის თანახმად სამედიცინო საბუთების მონაცემებით 13.06.15წ. მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით **ფ----- ჩ-----** მოთავსებული იქნა საავადმყოფოში. დაესვა დაიგნოზი: პოლიტრავმა. მარცხენა წვივის ძვლების

მრავალფრაგმენტოვანი მოტეხილობა ქვედა მესამედში. მცირე წვივის ძვლის თავის მოტეხილობა. ორმხრივი ფილტვების

პოლისეგმენტური დაჟეჟილობა. მარცხნივ ნეკნების მრავლობითი მოტეხილობა. მარცხნივ მხრის ძვლის თავის ბორცვის მოტეხილობა. ელენთის ტრავმული დაზიანება (გაგლეჯვა). ქალა ტვინის დაზურული ტრავმა. მარჯვნივ შუბლის წილში კორტიკალური დაჟეჟილობა. ჰოსტჰემორაგიული ანემია. სუნთქვის უკმარისობა. დაზიანებები მიყენებულია რაიმე მკვრივი-ბლაგვი საგნის(საგნების) მოქმედებით და მიეკუთვნება მძიმე ხარისხს როგორც სიცოცხლისათვის საშიფათო.

ზემოაღნიშნული მტკიცებულებების ერთობლიობით პალატა დადგენილად მიიჩნევს, რომ **გ--- ლ-----ემ** ჩაიდინა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანებები, ანუ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით გათვალისწინებული ბრალეული და მართლსაწინააღმდეგო მოქმედება.

სასჯელის დანიშვნისას სასამართლო მხედველობაში იღებს ჩადენილი დანაშაულის სიმძიმეს (ჩადენილია გაუფრთხილებლობითი დანაშაული), დანაშაულის მოტივსა და მიზანს, მსჯავრდებულის პიროვნების მახასიათებლებს, მის წარსულ ცხოვრებას(პირველადაა ბრალდებული), მართლსაწინააღმდეგო შედეგს და მიიჩნევს, რომ სასჯელის მიზნების განსახორციელებლად საკმარისი იქნება ჯარიმის გამოყენება 3000 ლარის ოდენობით. მასვე, **1(ერთი)წლის და 6 (ექვსი) თვის ვადით უნდა ჩამოერთვას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.**

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

სააპელაციო პალატამ იხელმძღვანელა საქართველოს სსსკ-ის 269-ე, 298-ე, 302-ე მუხლებით და

და ა დ გ ი ნ ა :

ოზურგეთის რაიონული პროკურატურის პროკურორს **შ----- ჩ-----ს** სააპელაციო საჩივარი დაკმაყოფილდეს.

გაუქმდეს ოზურგეთის რაიონული სასამართლოს 2017 წლის 27 სექტემბრის გამამართლებელი განაჩენი **გ--- ლ-----ის** მიმართ.

გ--- ლ-----ე ცნობილ იქნეს დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი და მესამე ნაწილებით და **სასჯელის სახით დაენიშნოს ჯარიმა 3000 (სამიათასი) ლარის ოდენობით, სახელმწიფო ბიუჯეტის სასარგებლოდ.**

მასვე, 1(ერთი)წლის და 6 (ექვსი) თვის ვადით ჩამოერთვას ავტოსატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

გაუქმდეს გ--- ლ-----ის მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება გირაო და გირაოს შემტანს განაჩენის აღსრულებიდან ერთი თვის ვადაში სრულად დაუბრუნდეს გირაოს სახით შეტანილი ფულადი თანხა 4 000 (ოთხი ათასი) ლარის ოდენობით.

ნივთმტკიცება - ავტომანქანა "მ-----" სახელმწიფო ნომრით T-----, რომელიც განთავსებულია "გ-----" ს----- საქმეზე მიღებული საბოლოო გადაწყვეტილების კანონიერ ძალაში შესვლის შემდეგ, დაუბრუნდეს მის მფლობელს.

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

თავმჯდომარე

მაკა გორგოძე

მოსამართლეები

მარინე იმერლიშვილი

თეიმურაზ სვანიძე