

საქმე # 140100118002390008

საქმე №1/ბ-206-19



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

6 სექტემბერი, 2019 წელი  
თბილისი

**თბილისის სააპელაციო სასამართლოს  
სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის  
მოსამართლე მარინა ხოლოაშვილმა**

სოფიკო კაპანაძის, ზაზა ჭანტურიძის **მდივნობით,**

**სახელმწიფო ბრალმდებლის:** ო-----ის

**მსჯავრდებულის ინტერესების დამცველი ადვოკატების:** ნ-----

ის, ტ-----ის

**მსჯავრდებულ:** ი-----ის

**მონაწილეობით,**

მსჯავრდებულ ი-----ის ინტერესების დამცველის, ადვოკატ ნ-----  
--ის სააპელაციო საჩივრის საფუძველზე განიხილა სისხლის სამართლის  
საქმე ი-----ის მიმართ, დაბადებულის 1-----ს,  
საქართველოს მოქალაქის, პირადი №-----, დასაოჯახებლის, უმაღლესი  
განათლებით, ნასამართლობის არმქონის, რეგისტრირებული და  
ფაქტობრივად მცხოვრების: ქ----- დანაშაული  
გათვალისწინებული საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის მეხუთე ნაწილით.

**აღწერილობით-სამოტივაციო ნაწილი:**

**გორის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 21 დეკემბრის  
განაჩენით:**

ი-----ი ცნობილ იქნა დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის

კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვრა თავისუფლების აღკვეთა 5 (ხუთი) წლის ვადით. მასვე, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 43-ე მუხლის თანახმად, 2 (ორი) წლისა და 6 (ექვსი) თვის ვადით ჩამოერთვა სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

მსჯავრდებულ **ი-----ს** ძირითადი სასჯელის მოხდის ვადაში ჩათვალა დაკავებასა და პატიმრობაში ყოფნის დრო, მათ შორის, 2018 წლის 17 მარტიდან 2018 წლის 20 მარტის ჩათვლით და ძირითადი სასჯელის მოხდის ვადის ათვლა დაეწყო თბილისის სააპელაციო სასამართლოს საგამოძიებო კოლეგიის 2018 წლის 27 მარტის განჩინების საფუძველზე დაპატიმრების მომენტიდან - 2018 წლის 27 მარტიდან.

გაუქმდა მსჯავრდებულ **ი-----ის** მიმართ შერჩეული აღკვეთის ღონისძიება - პატიმრობა.

**ი-----ს** მსჯავრი დაედო მასში, რომ მან ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, აღნიშნული გამოიხატა შემდეგში:

2018 წლის 4-----  
მოძრაობდა ავტომანქანა „B---, სახელმწიფო ნომრით „-----“, რომელსაც მართავდა მძღოლი ი-----ი. მოძრაობისას ი-----მა დაარღვია „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნა და შეეჯახა ქვეითს - 2----- დაბადებულ მ-----  
-----ეს, რის შედეგადაც მ-----ე შემთხვევის ადგილზე გარდაიცვალა.

აღნიშნული განაჩენი სააპელაციო წესით გაასაჩივრა მსჯავრდებულ **ი-----  
-----ის** ინტერესების დამცველმა, ადვოკატმა **ნ-----ემ**, რომელმაც მოითხოვა გორის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 21 დეკემბრის განაჩენის გაუქმება და **ი-----ის** მიმართ გამამართლებელი განაჩენის დადგენა.

აპელანტი, აღნიშნულის საფუძველად უთითებს იმ გარემოებებს, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლომ განაჩენის გამოტანისას უგულვებელყო გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტის არსებობის აუცილებლობა და მხოლოდ საეჭვო მტკიცებულებებზე და ვარაუდებზე დაყრდნობით დაადგინა გამამტყუნებელი განაჩენი. აპელანტმა მიიჩნია, რომ საქმის სპეციფიკიდან გამომდინარე, **ი-----ის** ბრალეულობის დადასტურების ან/და უარყოფისათვის გადამწყვეტი მნიშვნელობა გააჩნდა მხარეთა მიერ

წარმოდგენილ ავტოტექნიკურ, ტრასოლოგიურ და ვიდეო ექსპერტიზების დასკვნებს. დაცვის მხარის მიერ სასამართლოში წარდგენილ იქნა ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ გაცემული სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის №----- და სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური და ვიდეო ექსპერტიზის №----- დასკვნები, ხოლო ბრალდების მხარის მიერ - მხოლოდ შსს საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის მიერ გაცემული ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნა, რომელიც აგებულია შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმზე თანდართულ სქემაზე მოცემულ კვლებზე, რომელიც არ შეიძლებოდა დატოვებული ყოფილიყო ავტომობილის საბურავით. გარდა ამისა, ექსპერტიზის წარმოებისას გამოყენებული კვალის სიგრძე - 40.1 მეტრი, არ შეესაბამება სქემაზე მოცემული კვალის (20 და 40.1 მეტრი) მდებარეობებს. საქმეში არსებული სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ გაცემული ექსპერტიზის დასკვნა ნაწარმოებია ავტოტექნიკური ექსპერტიზის წარმოების მეთოდის სრული დაცვით, გამოკვლეულია სქემაზე და ფოტოსურათებზე აღბეჭდილი კვლები და ექსპერტიზის წარმოებაში გამოყენებულია მხოლოდ ის კვალი, რომელიც შეიძლებოდა დარჩენილიყო ავტომობილის ბლოკირებული საბურავით, თუმცა დასკვნაში ისიცაა განმარტებული, რომ შემთხვევის ადგილზე ფაქტობრივად დატოვებული კვალი რა ავტომობილითაა დატოვებული, დადგენა შეუძლებელია. შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში საერთოდ არ არის ნახსენები 20 მ. სიგრძის სამუხრუჭე კვალად მიღებული კვალი, ასევე არ არის აღბეჭდილი ფოტოსურათებზე, ხოლო სქემაზე მოცემულია და გამოყენებულია შსს ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნაში. აღნიშნული შეუსაბამობა ცვლის და გაუგებარს ხდის სამუხრუჭე კვალად მიღებული კვალის საერთო სიგრძეს. აპელანტის მითითებით, დამუხრუჭების დაწყების, შეჯახების, ქვეითის ვარდნის და ავტომობილის სრულად გაჩერების ადგილის განსაზღვრა ხდება ავტოტექნიკური კვლევით. მისი სიზუსტე დამოკიდებულია ექსპერტიზის კვლევისათვის საჭირო მონაცემების სიზუსტეზე, შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი კვლების ზუსტად დატანაზე შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში და მასთან თანდართულ სქემაზე, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, საბურავის მიერ დატოვებული კვლების საკმარისი სიზუსტით გაზომვაზე და იდენტიფიცირებაზე. საექსპერტო პრაქტიკიდან გამომდინარე, შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის სიჩქარე - 60 კმ/სთ არ მოდის წინააღმდეგობაში მის დაზიანების ხარისხთან. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, შემთხვევაში მონაწილე მძღოლი - ი-----ი, ტექნიკური თვალსაზრისით, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. აპელანტი ასევე აღნიშნავს, რომ დასკვნების სისწორე სრულად დაადასტურეს ლევან

სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტებმა - ლ-----ემ და დ-----მა. საჩივრის ავტორის განმარტებით, ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ გაცემული ორივე დასკვნა სრულ თანხვედრაშია შ----- ექსპერტის“ დირექტორიის თ-----ის მიერ 2018 წლის 26 მარტს გაცემულ №----- დასკვნასთან, რომლითაც კატეგორიულად გამორიცხულია შემთხვევის ადგილზე დაფიქსირებული 40.1 მეტრი სიგრძის კვალის დატოვება ი-----ის კუთვნილი ავტომანქანის მიერ. აპელანტის აზრით, სასამართლოში ექსპერტ თ-----ის პირველი და მეორე დაკითხვისას გადმოცემული ინფორმაციები იმდენად განსხვავებული და წინააღმდეგობრივია, რომ ის ვერ აკმაყოფილებს მტკიცებულებათა მინიმალურ სტანდარტს. პირველი დაკითხვისას ექსპერტი მხარეებს და სასამართლოს არწმუნებდა, რომ კვალი იყო 40.1 მეტრი სიგრძის და ავტომანქანის სიჩქარე — 88 კმ/სთ, ხოლო მეორე დაკითხვისას შეცვალა პოზიცია და მიუთითა, რომ კვალის სიგრძე იყო 33 მეტრი, ხოლო სიჩქარე 78 კმ/სთ. ექსპერტის მიერ გაცემული, ორი ურთიერთსაწინააღმდეგო დასკვნა და ამგვარი ჩვენებები საეჭვო გახდა არა მხოლოდ სხვა მტკიცებულებებთან, არამედ თვით ერთი და იგივე ექსპერტის მიერ გაცემულ დასკვნებთან მიმართებაში. ექსპერტმა ვერ ახსნა, თუ რამ გამოიწვია ასეთი არსებითი წინააღმდეგობები იმ ფონზე, როდესაც მან როგორც პირველი, ისე მეორე დასკვნა გასცა ერთი და იგივე მტკიცებულებებზე დაყრდნობით და კომისიური ექსპერტიზის ფარგლებში დამატებითი რაიმე მტკიცებულება არ წარდგენია და არ გამოუკვლეოვია; აპელანტმა ასევე მიიჩნია, რომ ი-----ის მიერ შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმზე ხელმოწერის ფაქტი, არ წარმოადგენდა ადგილზე აღმოჩენილი კვალის მისი კუთვნილი ავტომანქანით დატოვების უტყუარ დადასტურებას, მითუმეტეს, რომ შეჯახებამდე მან მუხრუჭის გამოყენება ვერ მოასწრო. გასაჩივრებულ განაჩენში სასამართლომ სრულიად დაუსაბუთებლად დაასკვნა, რომ ი-----ის მიერ მიცემული ჩვენება მოგონილია მის მიერ მოსალოდნელი პასუხისმგებლობისაგან თავის არიდების მიზნით. თუმცა არ მიუთითებია ჩვენების რომელი ნაწილია მოგონილი და ასეთის არსებობის შემთხვევაში, რით დასტურდება ის. სასამართლომ საერთოდ არ მისცა შეფასება დაცვის მხარის მიერ ამ მიმართებით წარდგენილ მტკიცებულებებს. კერძოდ, საქმის მასალების მიხედვით ი-----ი საგამოძიებო ორგანოს მიერ გამოკითხული იქნა შემთხვევიდან რადენიმე წუთის შემდეგ, იმ ემოციის ფონზე, როდესაც მისთვის ცნობილი გახდა შეჯახების შედეგად არასრულწლოვანი ბავშვის გარდაცვალების შესახებ, მას არც კი მიუქცევია ყურადღება იმ დეტალისათვის, რომ სირბილით ქვეითად მოსიარულე მ-----ე გადმოხტა შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი ავტომანქანის უკანა მხრიდან და შესაბამისად, იგი მანამდე საფრთხეს ვერ დაინახავდა. სამი დღის შემდეგ მან აღიდგინა რა ხსენებული დეტალი, მიმართა დამცველს,

რომელმაც 2018 წლის 9 იანვარს წერილობით მიმართა გამომძიებელ ზ-----  
-----ს და მოითხოვა ი-----ის დამატებითი გამოკითხვა, რაზეც  
სიტყვიერი უარი მიიღო. ასეთი სამართლებრივი შესაძლებლობა დაცვის  
მხარეს გაუჩნდა ი-----ის მიმართ სისხლის სამართლებრივი დევნის  
დაწყების შემდეგ (2018 წლის 17 მარტი) და 21 მარტს მსჯავრდებული  
გამოკითხული იქნა დაცვის მხარის მიერ. საყურადღებოა, რომ ბრალდების  
მხარის მიერ უდავოდ გამხდარი მტკიცებულებებით - მ-----სა და  
ა-----ის გამოკითხვის ოქმებით დადასტურებულია, რომ ი-----  
მა მათ შემთხვევიდან რადენიმე წუთში უთხრა, რომ ბავშვი შემხვედრი  
ავტომანქანის უკანა მხრიდან გადმოუხტა. ყოველივე ზემოაღნიშნულიდან  
გამომდინარე, სააპელაციო საჩივრის ავტორმა მიუთითა, რომ პირველი  
ინსტანციის სასამართლოს მიერ დარღვეულ იქნა საქართველოს  
კონსტიტუციით უზრუნველყოფილი უფლებები და არ იქნა  
გათვალისწინებული ამ მიმართებით საქართველოს უზენაესი  
სასამართლოს პრაქტიკა და პრეცედენტული სამართალი.

პალატამ განიხილა რა აღნიშნული სისხლის სამართლის საქმე, შეამოწმა  
სააპელაციო საჩივრის საფუძვლიანობა, შეაფასა საქმეზე შეკრებილი  
მტკიცებულებები, მიიჩნია რომ მსჯავრდებულ ი-----ის ინტერესების  
დამცველის, ადვოკატ ნ-----ის სააპელაციო საჩივარი არ უნდა  
დაკმაყოფილდეს და გორის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 21  
დეკემბრის განაჩენი უნდა დარჩეს უცვლელად, შემდეგ გარემოებათა გამო:

კონკრეტულ სისხლის სამართლის საქმესთან მიმართებით, სააპელაციო  
პალატამ სავალდებულოა დაადგინოს ი-----ის მხრიდან ადგილი  
ჰქონდა თუ არა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების  
დარღვევას; დადგა თუ არა შედეგი, - ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა და  
ამავე დროს არსებობდა თუ არა მიზეზობრივი კავშირი წესების დარღვევასა  
და დამდგარ შედეგს შორის. საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის  
276-ე მუხლი ბლანკეტური შინაარსის ნორმაა და ავტომობილის  
უსაფრთხოების წესის დარღვევის დადგენის სახელმძღვანელო  
ნორმატიულ აქტს წარმოადგენს საქართველოს კანონი „საგზაო მოძრაობის  
უსაფრთხოების შესახებ“. თავის მხრივ ექსპერტიზის პრეროგატივას  
წარმოადგენს ავტოსაგზაო შემთხვევის მექანიზმი, დაადგინოს ავტოსაგზაო  
შემთხვევის შედეგად საქართველოს კანონის რა მოთხოვნები იქნა  
დარღვეული, ექსპერტიზის დასკვნით უნდა დადგინდეს შეეძლო თუ არა  
მძღოლს შემთხვევის თავიდან აცილება და მიიღო თუ არა მძღოლმა  
საფრთხის შექმნის მომენტიდან ის ზომები, რომელსაც მას “საგზაო  
მოძრაობის შესახებ” საქართველოს კანონი ავალდებულებს.

თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა  
პალატა განმარტავს, რომ საქმის არსებითი განხილვა მიმდინარეობს იმ  
ბრალდების ფორმულირების ფარგლებში, რაც სახელმწიფო

ბრალმდებელმა გამოძიების ეტაპზე დადგენილად მიიჩნია, ხოლო სააპელაციო საჩივარი განიხილება საჩივრისა და მისი შესაგებლის ფარგლებში. იმავდროულად, სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს რიგ გადაწყვეტილებებზე, რომლებშიც ევროპული სასამართლოს მიერ განმარტებულია, რომ არ არის სავალდებულო, სასამართლოს გადაწყვეტილება მხარეების მიერ წამოჭრილ ყველა არგუმენტს სცემდეს დეტალურ პასუხს (იხ. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე *Suominen v. Finland*, 24/07/2003; № 37801/97; §34; ასევე *Van de Hurk v. the Netherlands*, №16034/90; 19/04/1994; §61). მთავარია, ეროვნულმა სასამართლოებმა ნათლად დაასახელონ თავისი მსჯელობის განმარტებელი ასპექტები, განსაკუთრებით კი ისეთები, რომლებიც გადამწყვეტი მნიშვნელობის იყო გადაწყვეტილების მიღების პროცესში (იხ. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე *Georgiadis v. Greece*, № 21522/93; 29/05/1997; §43).

სააპელაციო პალატა ასევე აღნიშნავს, რომ დასაბუთებული გადაწყვეტილების უფლება არ მოითხოვს მხარეების მიერ მითითებულ ყველა არგუმენტზე დეტალური პასუხის გაცემას. აღნიშნული უფლება ზედა ინსტანციის სასამართლოებს საშუალებას აძლევს, დაეთანხმონ ქვედა ინსტანციის სასამართლოს დასაბუთებას, საფუძვლების გამოკვლევის გარეშე (იხ. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს გადაწყვეტილება საქმეზე *Hirvisaari v. Finland*, პარ. 30).

საქმის მასალებით დადგენილია და არც დაცვის მხარე ხდის სადავოდ იმ ფაქტობრივ გარემოებას, რომ შემთხვევის დროს ქვეით მ-----ზე შეჯახებისას ავტომანქანა „B----ს (სახელმწიფო ნომრით „-----“) ი-----  
----ი მართავდა, აპელანტები სადავოდ არ ხდიან არც იმ გარემოებას, რომ ხსენებული ავტოსაგზაო შემთხვევა, ი-----ი მართვის ქვეშეყოფი ავტომანქანის მ-----ზე დაჯახება მიზეზობრივ კავშირშია დამდგარ შედეგთან, - მ-----ის გარდაცვალებასთან. აპელანტები მიიჩნევენ, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს ი-----ს მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის უგელებელყოფა არ აღინიშნება.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის, თანდართული სქემის და ფოტოგზირილის გამოკვლევის შედეგად დადგენილია, რომ შემთხვევის ადგილი მდებარეობს ქ-----ის წინ მდებარე ტერიტორიაზე და წარმოადგენს კ-----ს საავტომობილო გზას. საავტომობილო გზა არის მოასფალტებული, მშრალი და უდეფექტო, საავტომობილო გზაზე, ქ----- მხრიდან ი-----ის მიმართულებით არის

ოდნავ მოსახვევი მარჯვენა მხარეს. საავტომობილო გზა არის მოასფალტებული, უდეფექტო და განათებული, რის გამოც არის კარგი ხილვადობა. შემთხვევის ადგილი მდებარეობს დასახლებულ პუნქტში. საავტომობილო გზის სიგანეა 11.40 მეტრი, ი-----ის მიმართულებით მდებარე საავტომობილო გზის სიგანეა 5,70 მეტრი, ხოლო ქ----- მიმართულებით მდებარე საავტომობილო გზის სიგანე - 5,70 მეტრი. ი-----ის მიმართულებით მდებარე საავტომობილო გზაზე, შუა ღერძულა ხაზიდან 1.80 მეტრის დაშორებით, ასფალტზე, ყრია პლასტმასის ნატეხები. ამ ნატეხებიდან ი-----ის მიმართულებით მდებარე ასფალტის კიდემდე მანძილია 4.10 მეტრი, ამავე მიმართულებით მდებარე საავტომობილო გზაზე ნატეხებიდან 4.10 მეტრის დაშორებით ასფალტზე გდია 1 ცალი წინდა, რომელიც ღერძულა ხაზიდან დაშორებულია 3.70 მეტრით, ხოლო ი-----ის მიმართულებით მდებარე, ასფალტის კიდიდან დაშორებულია 2 მეტრით. ამავე მიმართულებით მდებარე ტერიტორიაზე დგას ელექტრო განათების ლითონის ბოძი, ბოძიდან წინდამდე მანძილი 4.90 მეტრია, ხოლო ბოძიდან ნატეხებამდე მანძილი - 8.40 მეტრი. ამავე მიმართულებით მდებარე ასფალტზე მკაფიოდ აღინიშნება საბურავის მუხრუჭის კვალი. კვალის სიგრძე შეადგენს 40.10 მეტრს, კვალის დასაწყისიდან შუა ღერძულა ხაზამდე მანძილია 1.70 მეტრი, ხოლო ი-----ის მიმართულებით მდებარე ასფალტის კიდემდე მანძილია 4.70 მეტრი. ბოძის გვერდით დგას ნაგვის ბუნკერი. პლასტმასის ნატეხებიდან 35 მეტრის დაშორებით ასფალტზე დაღვრილია ე.წ „ანტიფრიზი“ 9 მეტრ სიგრძეზე და ჩამოღვრილიდან 2 მეტრის დაშორებით გაჩერებულია ავტომანქანა „B---, სახელმწიფო ნომრით „-----, რომელიც მიმართულია სოფელ ი-----ის მხარეს. ავტომანქანის მარცხენა ნაწილიდან შუა ღერძულა ხაზამდე მანძილია 1.80 მეტრი, ხოლო ი-----ის მიმართულებით მდებარე ასფალტის კიდემდე მანძილი ავტომანქანის მარჯვენა მხრიდან შეადგენს 2.10 მეტრს. დათვალიერებულ იქნა ასევე შემთხვევის ადგილზე გაჩერებული ავტომანქანა „B---, სახელმწიფო ნომრით „----- ავტომანქანის საჭის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა აღმოჩნდა გამართულ მდგომარეობაში, ავტომანქანის საბურავებში ჰაერის წნევა ნორმალურია. ავტომანქანას დაზიანებული აქვს წინა მარჯვენა ნაწილი, ძრავის საბურავი. ჩამტვრეულია ამავე მხარის პლასტმასები, ნომერი კუთხეში დეფომირებულია, ხოლო წინა საქარე მინა მარჯვენა კუთხეში გაბზარული, ძრავის საბურავზე მარჯვენა ნაწილში აღინიშნება შეჯახების კვალი. აღნიშნული საგამოძიებო მოქმედების სისწორე სრულად დაადასტურეს საგამოძიებო მოქმედებაში მონაწილე ყველა პირმა - **დეტექტივის თანაშემწე გამომძიებელმა ზ-----მა, უბნის ინსპექტორ გამომძიებელმა თ-----მა, ექსპერტ კრიმინალისტებმა - გ-----უმ და ნ-----მა.**

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2018 წლის 25 იანვრის №-----

ატრანსპორტო-ტრასოლოგიური და ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნით დადგენილია, რომ ავტომობილ „B---ს, სახელმწიფო ნომრით „W-----“, ვიზუალური დათვალიერებით წინა მარჯვენა მხარეს აღენიშნება წინიდან უკან მოქმედი ძალით განვითარებული ავარიული სახის დაზიანებები, კერძოდ, ძრავის სახურავის წინა მარჯვენა ნაწილში ოვალურ-ტალღოებრივი დაზიანება. წინა საქარე მინის მარჯვენა ქვედა კიდედან აღინიშნება წინიდან უკან მოქმედი ძალით განვითარებული დაზიანების ცენტრი, რომლის გარშემოც გაშლილია დაზიანების ბზარები. საბურავები დაბერილ მდგომარეობაშია. ავტომობილზე არსებული დაზიანებები განლაგებულნი არიან ავტომობილის წინა მარჯვენა ნაწილში, ერთ ზოლში, შესაძლებელია წარმოქმნილიყვნენ ერთი რაიმე კონკრეტული შემთხვევის დროს და თავიანთი ფორმითა და განვითარების ხასიათით დამახასიათებელნი არიან მათი რაიმე რბილი საფარის მექანე სხეულთან (როგორც შეიძლება იყოს ადამიანის სხეულიც) შეჯახება-ურთიერთქმედებისათვის. ექსპერტიზის ფარგლებში დათვალიერებულ იქნა წარმოდგენილი ავტომობილის საჭით მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა. აღნიშნულ სისტემებში ყველა კვანძი და დეტალი სახეზეა და ისინი ერთმანეთთან ურთიერთქმედებენ სწორად. საჭის რგოლის მობრუნებით ბრუნვა მართვად თვლებს გადაეცემა ნორმალურად. სამუხრუჭე სატერფულზე მექანიკური ზემოქმედებით, ფეხის დაჭერით, სისტემა მოქმედებაში მოდის სწორად. აღნიშნულის გათვალისწინებით მივდივართ დასკვნამდე, რომ წარმოდგენილი ავტომობილის საჭით მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაშია. ექსპერტიზის დასკვნის მიხედვით, წარმოდგენილი სისხლის სამართლის საქმის მასალების თანახმად, ავტომობილმა „B---მ შემთხვევის ადგილზე დატოვა 40,1 მეტრი მუხრუჭის კვალი. აღნიშნული კვალის დასაწყისის მეოცე მეტრზე, ასფალტის ზედაპირზე აღინიშნება, შეჯახების შედეგად წარმოქმნილი პირველადი ჩამონაყარი. შესაბამისად, ვღებულობთ, რომ შეჯახება მომხდარია სამუხრუჭე კვალის დაახლოებით მეოცე მეტრზე. აღნიშნული კვალის მიხედვით ვანგარიშობთ, ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარეს შემთხვევის წინ, დამუხრუჭების დაწყებამდე და მივდივართ იმ დასკვნამდე, რომ ავტომობილი „B---, სახელმწიფო ნომრით „-----“, შემთხვევის წინ, დამუხრუჭების დაწყებამდე მოძრაობდა დაახლოებით 88 კმ/სთ სიჩქარით. ჩატარებული გამოთვლა ასევე გვიჩვენებს, რომ როდესაც მძღოლის წინაშე წარმოიქმნა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის საფრთხე, მაშინ ავტომობილი დაჯახების ადგილიდან დაშორებული იყო დაახლოებით 51 მეტრით. ვანგარიშობთ, თუ რა მანძილი იყო საჭირო დაშვებული 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილის სრული გაჩერებისათვის მკვეთრი დამუხრუჭებისას, მოცემულ საგზაო პირობებში. ჩატარებული გამოთვლა გვიჩვენებს, რომ როდესაც მძღოლის წინაშე წარმოიქმნა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის საფრთხე, მაშინ ავტომობილი დაჯახების ადგილიდან დაშორებული

ყოფილა დაახლოებით 51 მეტრი მანძილით, ხოლო ავტომობილის სრული გაჩერებისათვის, როდესაც იგი მოძრაობს დაშვებული 60 კმ/სთ სიჩქარით, მას ესაჭიროება დაახლოებით 42 მეტრი მანძილი. ცხადია, რომ კონკრეტულ შემქნილ საგზაო ვითარებაში, მძღოლს ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი შემთხვევის თავიდან აცილება შეეძლო. აღნიშნულის გათვალისწინებით, მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, მძღოლს ი-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33 მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მოცემულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. (მუხლი 33, პუნქტი 1: „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.“)

აღნიშნული დასკვნის სისწორე დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა **თ-----უმ.**

2018 წლის 20 მარტს შ----- ექსპერტის“ ექსპერტ თ-----ის მიერ გაცემულ, ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნას, რომლის მიხედვითაც, შემთხვევის ადგილზე დაფიქსირებული 40.1 მეტრი სიგრძის კვალის წარმოშობა ი-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილისგან ტექნიკური თვალსაზრისით გამორიცხულია. რადგან „აბს“-ის სისტემით აღჭურვილი ავტომობილები დამუხრუჭებისას საბურავის კვალს, მით უმეტეს, უწყვეტს, საერთოდ არ ტოვებენ. აღნიშნული დასკვნის სისწორე დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა **თ-----უმ.**

ლევან სამხარაულის სახელობის ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის 2018 წლის 14 ივნისის №----- დასკვნის თანახმად, კონკრეტულ პირობებში, შემთხვევაში მონაწილე ავტომანქანის მძღოლს - ი-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, მომხდარი საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ექსპერტ დ-----ის აზრით, მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, შემთხვევის ადგილზე ფაქტობრივად აღმოჩენილი კვალის სიგრძე, რომელიც დატოვებულია ავტომობილის საბურავით მკვეთრი დამუხრუჭების პროცესში, შეადგენს 20 მეტრს, რის მიხედვითაც, კვალის დამტოვებელი ავტომობილის სიჩქარე შეადგენს 59 კმ/სთ, მაგრამ შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის მიერ არის დატოვებული თუ არა, აღნიშნულის დადგენა ექსპერტიზის გზით შეუძლებელია. აღნიშნული დასკვნის სისწორე დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტებმა

## **დ-----მა და ლ-----უმ.**

საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2018 წლის 4 დეკემბრის №----- ვტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნით დასტურდება, რომ ექსპერტმა თ-----უმ ხელახლა შეისწავლა სისხლის სამართლის საქმის მასალები და ბრალდების მხარის მიერ დასმული დამატებითი კითხვების ფარგლებში მოამზადა შესაბამისი დასკვნა. აღნიშნული დასკვნის მიხედვით, კვალის დასაწყისიდან მის დასასრულამდე, რომელიც მდებარეობს ჩამონალვრის მარცხნივ, სურათებზე ორი უძრავი წერტილის ალებით, გაზომილ იქნა მოცემული კვალის სიგრძე, რამაც შეადგინა 33 მეტრი. აღნიშნულიდან გამომდინარე, ექსპერტის მიერ სპეციალური ფორმულის გამოყენებით, გამოთვლილ იქნა ი-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომანქანის მოძრაობის სიჩქარე, რამაც შეადგინა 78 კმ/სთ. შესაბამისად, მოცემულ შემთხვევაშიც, მძღოლ ი-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. გზის მონაკვეთი, სადაც მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა, წარმოადგენს დასახლებულ პუნქტს, სადაც ავტომანქანის მოძრაობის სიჩქარე არ უნდა აღემატებოდეს 60 კმ/სთ-ს. აღნიშნული დასკვნის სისწორე დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა თ-----უმ.

ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ გაცემული 2018 წლის 18 დეკემბრის სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური და ვიდეო ექსპერტიზის #----- დასკვნის თანახმად: „ავტომობილის დამუხრუჭებით, შემთხვევის ადგილზე დამუხრუჭების კვალის დატოვება უცხო არ არის საექსპერტო პრაქტიკაში, თუმცა მოცემულ კონკრეტულ პირობებებში, შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში და მასთან თანდართულ სქემაზე მოცემულ კვლებიდან ავტომობილის მკვეთრი დამუხრუჭებით დატოვებულია კვალის დაბოლოვებაში მდებარე 20 მეტრი სიგრძის კვალი, ხოლო სხვა დანარჩენი არ შეიძლება დატოვებული ყოფილიყო ავტომობილის საბურავით. შსს საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის მიერ გაცემული სს საქმეში არსებული ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნა აგებულია შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმთან თანდართულ სქემაზე მოცემულ კვლებზე რომელიც არ შეიძლება დატოვებული ყოფილიყო ავტომობილის საბურავით, გარდა ამისა, ექსპერტიზის წარმოებისას გამოყენებული კვალის სიგრძე - 40.1 მეტრი არ შეესაბამება სქემაზე მოცემული კვალის (20 და 40,1 მეტრი) მდებარეობებს. საქმეში არსებული სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს მიერ გაცემული ექსპერტიზის დასკვნა ნაწარმოებია ავტოტექნიკური ექსპერტიზის

წარმოების მეთოდის სრული დაცვით, გამოკვლეულია სქემაზე და ფოტოსურათებზე აღბეჭდილი კვლები და ექსპერტიზის წარმოებაში გამოყენებულია მხოლოდ ის კვალი, რომელიც შეძილებოდა დარჩენილიყო ავტომობილის ბლოკირებული საბურავით, თუმცა დასკვნაში ისიცაა განმარტებული, შემთხვევის ადგილზე ფაქტობრივად დატოვებული კვალი რა ავტომობილითაა დატოვებული, დადგენა შეძლებულია. შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში საერთოდ არ არის ნახსენები 20 მ. სიგრძის, სამუხრუჭე კვალად მიღებული კვალი, ასევე არ არის აღბეჭდილი ფოტოსურათებზე, ხოლო სქემაზე მოცემულია და გამოყენებულია შსს ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნაში. აღნიშნული შეუსაბამობა ცვლის და გაუგებარს ხდის სამუხრუჭე კვალად მიღებული კვალის საერთო სიგრძეს. დამუხრუჭების დაწყების, შეჯახების, ქვეითის ვარდნის და ავტომობილის სრულად გაჩერების ადგილის განსაზღვრა ხდება ავტოტექნიკური კვლევით, მისი სიზუსტე დამოკიდებულია ექსპერტიზის კვლევისათვის საჭირო მონაცემების სიზუსტეზე, შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი კვლების ზუსტად დატანაზე, შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში და მასთან თანდართულ სქემაზე. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში საბურავის მიერ დატოვებული კვლების საკმარისი სიზუსტით გაზომვაზე და მათ იდენტიფიკაციაზე. საექსპერტო პრაქტიკიდან გამომდინარე შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილის სიჩქარე 60 კმ/სთ არ მოდის წინააღმდეგობაში მის დაზიანების ხარისხთან. მოცემულ კონკრეტულ პირობებში, შემთხვევაში მონაწილე მძღოლი ი-----ი, ტექნიკური თვალსაზრისით მომხდარი საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას ვერ შეძლებდა და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. აღნიშნული ექსპერტიზის დასკვნის სისწორე დაადასტურა მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტებმა **დ-----მა და ლ-----მ.**

თავდაპირველად სააპელაციო პალატა მიუთითებს საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის 2018 წლის 20 ივლისის განაჩენზე (საქმე №117აპ-18), სადაც უზენაესი სასამართლოს მიერ განმარტებულია, რომ ნებისმიერი სახის სასამართლო ექსპერტიზის დასკვნა, როგორც მტკიცებულება, უნდა შეფასდეს არა მხოლოდ მისი ერთი რომელიმე ნაწილის ან რეკვიზიტის მიხედვით, არამედ მთლიანობაში, მისი კვლევითი ნაწილის ჩათვლით, რადგან მის თითოეულ ნაწილს გააჩნია მტკიცებულებითი მნიშვნელობა. თავდაპირველად სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო - კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის ტექნიკური ექსპერტიზის მთავარი ექსპერტის თ-----ის მიერ 2018 წლის 4 დეკემბერს ჩატარებული ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნას, რომლის თანახმადაც მძღოლ ი-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო

მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მუხლი 33 პუნქტი 1-ის მოთხოვნებს, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მოცმულ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი არ ექნებოდა. აღნიშნულ დასკვნის მიღებისას გამოყენებული იქნა შემდეგი მონაცემები: საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის დრო, ადგილი და საგზაო პირობები. სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობის მიმართულება და მძღოლის მოქმედება, ქვეითის მოქმედება და მისი მოძრაობის ტემპი. აღნიშნული დასკვნის აღწერილობით ნაწილში სხვა გარემოებებთან ერთად მითითებულია, რომ შემთხვევა გამოწვეულია ავტომობილ „----ს გადაჭარბებული სიჩქარით მოძრაობის გამო და მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში, თუ ავტომობილ „----ს მძღოლი იმოძრაებდა დაშვებული 60 კმ/სთ სიჩქარით, ავტომობილსა და ქვეითს შორის კონტაქტს ადგილი არ ექნებოდა, ისე რომ ავტომობილ „----ს მძღოლს მუხრუჭის გამოყენება ან რაიმე მანევრის შესრულება არ დაჭირდებოდა. წარმოდგენილ ს.ს. საქმის მასალებში შეუსაბამოებები არ იკვეთება. იმ შემთხვევაში, თუ 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილ შეჯახებამდე გაივლის 4 მეტრ მანძილს, ხოლო ქვეითი 1,8 მეტრს (რაც დაახლოებით შეადგენს ავტომობილის გასავლელი მანძილის ნახევარს) მაშინ შესაბამისად ქვეითის მოძრაობის სიჩქარე უნდა იყოს ავტომობილის მოძრაობის სიჩქარის ნახევარი, რაც არარეალურია. საცნობარო მონაცემების მიხედვით 10 წლის ქვეითის მოძრაობის სიჩქარე სწრაფი სირბილით შეადგენს 12,8 კმ/სთ-ს. დამუხრუჭების დაწყების, შეჯახებისა და სრული გაჩერების ადგილის, ასევე ბავშვის დავარდნის ადგილის ზუსტად განსაზღვრა და სქემაზე ასახვა, უნდა მოხდეს შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს, კომპეტენტური პირების მიერ. გარდა იმისა, რომ აღნიშნული ექსპერტიზის დასკვნის სისწორე უტყუარად დაადასტურა დასკვნის ავტორმა **თ-----უმ** მან დეტალური განმარტებები მისცა პირველი ინსტანციის სასამართლოს თუ როგორ მივიდა აღნიშნულ დასკვნამდე. თ-----ის განმარტებით ავტომობილ „----ს“ ძრავის გაგრილების სისტემა აქვს დაზიანებული, სითხე დაღვრილია ძრავის გაგრილების სისტემიდან სავალი ნაწილის მარჯვენა კიდესთან. მანქანამ გაიარა მის მიერ ჩამონაღვარ სითხეში, მარჯვენა უკანა საბურავთან არის უწყვეტი კვალი. ავტომობილი გაჩერებული იყო დაღვრილი სითხიდან მოშორებით, სითხეში გავლილი კვალი მიდის უწყვეტად. მარჯვენა კვალი სითხეში გავლის შემდგომ უკანა საბურავის მიერ არის დატოვებული. რაც შეეხება ფოტო ნომერ ორს ნიშნული ნომერი ერთი არის საბურავის კვალი, ეს კვალი დამუხრუჭების შედეგად არის დატოვებული. ფოტო ნომერ ერთზე და ნომერ ორზე დატოვებული კვალი მარცხენა საბურავებით არის დატოვებული. ის კვალი, რომელიც გადაადგილების შემდგომ არის დატოვებული ერთდება ამ კვალთან. საბურავის კვალი ფოტო ნომერ ორზე კასპის მიმართულებით მიემართება უწყვეტად, რაც მესამე ფოტოზეც გრძელდება. ფოტო სამზე გადაადგილება არის მცირედით მარჯვნივ. ასევე, ფოტო ნომერ ოთხზე, ხუთზე და ექვსზეც

ჩანს საბურავის კვალი. ფოტო ნომერ შვიდზე და რვაზე სრულდება კვალი. ფოტო ნომერ ორზე მუხრუჭის კვალი სრულდება. თ-----ის განმარტებით, ავტომობილი ბ-- აღჭურვილია ბლოკირების საწინააღმდეგო სხვადასხვა სისტემით, გაუმჯობესებულია სამუხრუჭე ხუნდები და საყრდენი დისკოები. ფართე კვალი რომელიც დატოვა ავტომობილმა ბ---მ უტყუარად წარმოადგენს მარცხენა საბურავების კვალს. ავტომანქანამ მარჯვენა საბურავების კვალი იმიტომ არ დატოვა რომ აღჭურვილია ანტიბლოკირებული სისტემით ე.წ აბეეს-ით. აბეესის ფუნქციაა წამის მეთედში რამდენჯერმე მოახდინოს მუხრუჭმა ზემოქმედება საყრდენ დისკოზე და სრულად არ დაბლოკოს თვალი იმ მომენტამდე ვიდრე ოთხივე თვალი თანაბრად არ იქნება მოჭიდებაში ზედაპირთან. კვალი იმ მომენტშია დატოვებული, როდესაც ანტიბლოკირების სისტემა მუშაობდა. ავტომობილმა მოცურების კრიტიკულ ზღვარზე გაიარა და კვალი კიდით დატოვა ზუსტად იმიტომ რომ „აბეესი“ მუშაობდა და არ მოხდა სრულად დაბლოკვა. ოთხივე საბურავს არ ჰქონდა თანაბარი მოჭიდება. მისივე განმარტებით, გამოიანგარიშა ავტომობილის სიჩქარე, ანგარიშის დროს აღებული აქვს სტანდარტული შეჭიდება გზასთან, მძღოლი თუ სრულად არ მოახდენდა პედალზე დატვირთვას, ზემოქმედებას საბურავის კვალი საერთოდ არ დარჩებოდა. მისივე განმარტებით გასული იყო შემთხვევის ადგილზე, აიღო ორი უძრავი წერტილი და გაზომა კვალის სიგრძე. კვალის სიგრძემ შეადგინა 33 მეტრი, რომელიც არის უწყვეტი. იგი უტყუარად მიიჩნევს, რომ აღნიშნული კვალი მიეკუთვნება ავტომანქანა „---ს“ მარცხენა საბურავის კვალს. ფოტო - სურათ რვაზე არსებული კვალი უწყვეტად მიემართება ჩამონაღვარამდე, ჯერ არის წვრილი კვალი, რომელიც ფართეში გადადის. „აბეესის“ მუშაობის დროს დატოვებული კვალი. აღნიშნულის შემდეგ მივიდა დასკვნამდე, რომ ი-----ი მოძრაობდა 78 კმ/სთ სიჩქარით. ქვეითი სწარფი სირბილით მოძრაობდა 12, 8 კმ/სათი სიჩქარით. იმ შემთხვევაში თუ ავტომანქანა „ბ--ს“ მძღოლი 60 კმ/სთ სიჩქარით იმოძრაობდა ქვეითი საფრთხის ზონიდან ისე გავიდოდა რომ შეჯახება არ მოხდებოდა. ექსპერტ თ-----ის განმარტებით, ი-----ის გადაჭარბებული სიჩქარე კავშირშია დამდგარ შედეგთან. სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს იმ გარემოებას, რომ განსხვავებით პირველი ექსპერტიზის დასკვნისგან მეორე (კომისიური) ექსპერტიზის ჩატარების დროს დასმული იყო შეკითხვა, - შემთხვევის ადგილზე არსებული მუხრუჭის კვალი შესაძლებელი იყო თუ არა დაეტოვებინა ი-----ის მართვის ქვეშ მყოფ ავტომანქანას. შესაბამისად, მუხრუჭის კვალის მოცულობასთან დაკავშირებით მეორე ექსპერტიზის დასკვნაში იმსჯელა. სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში ნათლად არის დაფიქსირებული, რომ ასფალტზე მკაფიოდ აღინიშნება საბურავის მუხრუჭის კვალი, კვალის სიგრძე შეადგენს - 40,10 მეტრს. ის გარემოება, რომ შემთხვევის ადგილზე ნამდვილად იყო დატოვებული 40,10 მეტრი მუხრუჭის კვალი უტყუარად

დადასტურდა საგამძიებო მოქმედებაში მონაწილე პირთა ჩვენებებით. ვინაიდან აპელანტები მუხრუჭის კვალის ზოგადად არსებობასა და მის მოცულობას სადავოდ ხდიან, სააპელაციო პალატა საპასუხოდ აღნიშნავს, რომ გარდა ზემოთმითითებული არგუმენტებისა საგულისხმოა ის გარემოება რომ ი-----ი თავად მონაწილეობდა შემთხვევის ადგილის დათვალიერებაში, რომელიც გაეცნო რა შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმს, მისი სისწორე დაადასტურა ხელმოწერით. საქმის არსებითი განხილვისასა ი-----მა დაადასტურა რომ შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმს მისი სურვილით მოაწერა ხელი. სააპელაციო პალატა, საქმეში არსებული შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის თანდართული სქემის, ფოტოცხრილის, შემთხვევის ადგილის დათვალიერებაში მონაწილე პირთა ჩვენებების, ასევე საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის 2018 წლის 25 იანვრის სტრანსპორტო-ტრასოლოგიური და ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნის, საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტო - კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნის და აღნიშნული ექსპერტიზების ჩამტარებელი პირის თ-----ის ჩვენების ერთობლივი ანალიზის საფუძველზე, მივიდა დასკვნამდე, რომ შემთხვევის ადგილზე არსებული მუხრუჭის კვალი ნამდვილად წარმოადგენს შემთხვევის დროს ი-----ის მართვის ქვეშეყოფი ავტომანქანა „ბ--“-ს დამუხრუჭების პროცესში დატოვებულ კვალს.

რაც შეეხება დაცვის მხარის ვრცელ აპელირებას იმასთან დაკავშირებით, რომ ი-----ი საგამძიებო ორგანოს მიერ გამოკითხული იქნა შემთხვევიდან რადენიმე წუთის შემდეგ, იმ ემოციის ფონზე, როდესაც მისთვის ცნობილი გახდა შეჯახების შედეგად არასრულწლოვანი ბავშვის გარდაცვალების შესახებ, მას არც კი მიუქცევია ყურადღება იმ დეტალისათვის, რომ სირბილით ქვეითად მოსიარულე მ-----ე გადმოხტა შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი ავტომანქანის უკანა მხრიდან და შესაბამისად, იგი მანამდე საფრთხეს ვერ დაინახავდა და სხვა. სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ ი-----ის პირველივე გამოკითხვას 2018 წლის 4 იანვარს, ესწრებოდა მისი ინტერესების დამცველი ადვოკატი, ნ-----ე, რა დროსაც ი-----მა დეტალურად აღწერა მომხდარი ფაქტი და უმნიშვნელო ნიუანსებზეც კი დაწვრილებით მიუთითა, კერძოდ: დროის რა მონაკვეთი იყო, რა სიჩქარით მოძრაობდა, ჩართული იყო თუ არა ლამის განათება, თავად როგორი განათება ჰქონდა ჩართული, რა მანძილში დაინახა ქვეითი და სხვა. თუმცა მას არ უხსენებია საპირისპირო ზოლში მოძრავი ავტომანქანა. ამავე დაკითხვის დროს ი-----მა განმარტა, რომ მან ავტომანქანა დაამუხრუჭა. მოგვიანებით, როდესაც ადვოკატის მიერ მოხდა ი-----ის გამოკითხვა მან სხვა გარემოებებთან ერთად მიუთითა, - რომ არა შემხვედრი ავტომანქანა გვერდულზე მყოფ ბავშვს დაინახავდა

მოძრაობის დაწყებისთანავე და შეჯახებაც არ მოხდებოდა. მანვე აღნიშნა, რომ შეჯახებამდე მუხრუჭის ხმარება ვერ მოასწრო და მხოლოდ შეჯახების შემდგომ დაამუხრუჭა. საქმის არსებითი განხილვის დროს ჩვენების მიცემისას ი-----მა განმარტა, რომ ქვეითზე დაჯახება და „ტორმუზზე“ ფეხის დადგმა ერთი იყო. ი-----ის განმარტებით, ის გარემოება, რომ მან მარცხენა მხარეს შენიშნა შემხვედრი ავტომანქანა, მხოლოდ მეორე დღეს დილას აღიდგინა, რის შესახებაც აცნობა ადვოკატს (ადვოკატი კი სააპელაციო საჩივარში უთითებს, რომ აღნიშნული ფაქტი ი-----მა სამი დღის მერე აღიდგინაო). სააპელაციო პალატა მსჯავრდებულ ი-----ის ჩვენებას აფასებს რა მისი დამაჯარებლობის და უტყუარობის თვალსაზრისით, მიიჩნევს, რომ მისი ჩვენება ვერ აკმაყოფილებს უტყუარობის მაღალ სტანდარტს. თავდაპირველად სააპელაციო პალატა ყურადღებას მიაპყრობს იმ გარემოებას, რომ გამომძიებლის მიერ ი-----ის გამოკითხვის დროს მას თავი არ შეუკავებია აღნიშნულ საგამოძიებო მოქმედებაში მონაწილეობის მიღებისაგან. პირიქით, ი-----მა ნიუანსებში აღწერა მომხდარი ფაქტი, თუმცა პალატისათვის გაურკვეველი მიზეზის გამო, გამორჩა ისეთი მნიშვნელოვანი გარემოების აღნიშვნა, როგორიც მარცხენა სამოძრაო ზოლში, შემხვედრი ავტომანქანის არსებობაა. პალატისათვის ასევე გაუგებარია თუკი ი-----მა შემთხვევიდან მეორე დღეს ანუ 2018 წლის 5 იანვარს აღიდგინა აღნიშნული, რაც დილითვე აცნობა ადვოკატს, ადვოკატმა ი-----ის დამატებითი გამოკითხვის შესახებ გამოძიებას რატომ არ მიმართა დაუყოვნებლივ და მიმართა მხოლოდ 9 იანვარს. საყურადღებოა ის გარემოება, რომ ი-----ი მუხრუჭის გამოყენების შესახებ სამივე შემთხვევაში (ორჯერ გამოკითხვისას და ერთხელ პირველი ინსტანციის სასამართლოში დაკითხვისას) სხვადასხვა გარემოებებზე უთითებს. რაც შეეხება აპელანტების ასევე ვრცელ აპელირებას მოწმე მ-----ს და ა-----ის მიერ გამოკითხვის დროს მიცემულ ჩვენებებზე. კერძოდ: აპელანტი წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარში აღნიშნავს, რომ მხარის მიერ უდავოდ გამხდარი მტკიცებულებებით - მ-----სა და ა-----ის გამოკითხვის ოქმებით დადასტურებულია, რომ ი-----მა მათ შემთხვევიდან რადენიმე წუთში უთხრა, რომ ბავშვი შემხვედრი ავტომანქანის უკანა მხრიდან გადმოუხტა. სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ როდესაც გამომძიებლის მიერ შემთხვევიდან ორ დღეში გამოიკითხა მოწმე მ----- მან მიუთითა, რომ როდესაც შემთხვევის ადგილზე წაბა ი-----ი ჰკითხა თუ რა მოხდა, ი-----მა უთხრა რომ ბავშვმა გადამირბინა და ჩემი ავტომანქანით დავეჯახეო. გამოკითხვის დასასრულს მოწმე ერთმნიშვნელოვნად აღნიშნავს, რომ ი-----ს შეჯახების ფაქტთან დაკავშირებით მისთვის სხვა არაფერი უთქვამს. მოგვიანებით, 2018 წლის 26 მარტს, როდესაც მ----- გამოკითხული იქნა ი-----ის ადვოკატის ნ-----ის მიერ მან განმარტა, რომ სურდა ერთი დეტალის დაზუსტება, რომელიც პირველი გამოკითხვის დროს

უმნიშვნელოდ ჩათვალა, - როდესაც შემთხვევის ადგილზე ი-----ს ჰკითხა თუ რა მოხდა ი-----მა უპასუხა, - შემხვედრი მიმართულებით მანქანამ გამოიარა და ბავშვი ამ მანქანის უკნიდან გადმოხტაო. სააპელაციო პალატისათვის გაუგებარია შემხვედრი ავტომანქანის არსებობის შესახებ რატომ ახსენდება მოწმე მ-----ს, ისე როგორც ი-----ს მხოლოდ მაშინ როდესაც მათ გამოკითხვას ატარებს ადვოკატი და რატომ არ უთითებენ აღნიშნული დეტალის შესახებ პირველი გამოკითხვის დროს. აქვე პალატა ყურადღებას გაამახვილებს იმ გარემოებაზე რომ საქმის არსებითი განხილვისას, ი-----მა განმარტა, რომ მ-----სათვის დეტალურად არაფერი მოუყოლია, მოკლედ უთხრა რომ ბავშვი გზაზე გადარბოდა და დაეტაკა. რაც შეეხება ა-----ს, აღნიშნული პირი გამოძიების მიერ მოწმის სახით არ ყოფილა გამოკითხული, იგი 2018 წლის 7 აპრილს გამოკითხა მსჯავრდებულ ი-----ის ადვოკატმა, მისი განმარტებით, შემთხვევიდან მეორე დღეს შეხვდა ი-----ს რომელმაც უთხრა რომ როდესაც ხიდთან შემხვედრი მიმართულებით მოძრაობდა შეხვდა მისთვის უცნობი ავტომანქანა და როდესაც მათი ცხვირები ერთმანეთს თითქმის გაუსწორდნენ, ამ ავტომანქანის უკანა მხრიდან სირბილით გადმოდიოდა გარდაცვლილი ბავშვიო. იმ პირობებში როდესაც ა-----მა ერთმნიშვნელოვნად დაადასტურა რომ მომხდარის დეტალები ი-----ისაგან შეიტყო შემთხვევიდან მეორე დღეს, ი-----მა სასამართლოსათვის ინფორმაციის მიწოდების დროს კატეგორიულად უარყო მომხდარის შემდეგ ა-----ის ნახვის და მასთან შემთხვევასთან დაკავშირებით საუბრის ფაქტი.

პირველი ინსტანციის სასამართლოს მსგავსად, სააპელაციო პალატაც მიიჩნევს, რომ არ უნდა იქნეს გაზიარებული დაცვის მხარის მიერ წარმოდგენილი მ-----ს ექსპერტის“ ექსპერტ თ-----ის მიერ გაცემული ავტოტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნა. როგორც უკვე აღინიშნა, აღნიშნული დასკვნით კატეგორიულად გამოირიცხა მუხრუჭის კვალის დატოვება ი-----ის ავტომობილის მიერ, რადგან „აბს“-ის სისტემით აღჭურვილი ავტომობილები დამუხრუჭებისას საბურავის კვალს, მითუმეტეს უწყვეტს, საერთოდ არ ტოვებენ. აღნიშნული დასკვნის ავტორის თ-----ის განმარტებით, მას საკვლევად წარედგინა შემთხვევის ადგილზე გადაღებული შავ-თეთრი ფოტომასალა, იგი არ ჩასულა შემთხვევის ადგილზე, არ შეუსწავლია იქ არსებული ვითარება, არ დაუთვალიერებია ი-----ის ავტომანქანა, შავ-თეთრ ფოტოებზე კი არ ჩანდა კვალი, რომელიც შეიძლება ზემოაღნიშნულ ავტომანქანას დაეტოვებინა. სააპელაციო პალატისათვის გაუგებარია საქმისათვის, მით უფრო ექსპერტიზის დასკვნის ჩატარებისათვის არსებითი მნიშვნელობის მქონე გარემოებების შესწავლის გარეშე, როგორ მივიდა თ-----ე აღნიშნულ დასკვნამდე და კატეგორიულად რის საფუძველზე დაადგინა, რომ შემთხვევის ადგილზე დაფიქსირებული 40.1 მეტრი სიგრძის კვალის წარმოშობა ი-----ის

მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილისგან ტექნიკური თვალსაზრისით გამორიცხულია.

რაც შეეხება აპელირებას იმასთან დაკავშირებით, - გასაჩივრებულ განაჩენში სასამართლომ მიუთითა, რომ დ-----ის მიერ გაცემული დასკვნები ემყარება ბრალდებულის ჩვენებას და შესაბამისად, ის არარეალურია. აღნიშნული დასკვნის გაკეთების საფუძველი სასამართლოს არ ჰქონდა, ვინაიდან სასამართლოს ექსპერტმა დ-----მა თავად უპასუხა, რომ მის მიერ გაცემული როგორც პირველადი, ისე კომისიური ექსპერტიზის დასკვნები არ დაყრდნობია ი-----ის არც ერთი გამოკითხვის ოქმს და მან საექსპერტო დასკვნები გასცა შემთხვევის ადგილის დათვალიერების, თანდართული სქემის, ფოტომასალის კიდევ კვლევის და ავტომანქანაზე არსებული დაზიანებების ანალიზის შედეგად. დაცვის მხარის აღნიშნული არგუმენტს სააპელაციო პალატა ვერ გაიზიარებს, რადგანაც სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის #----- დასკვნის აღწერილობით ნაწილში ექსპერტ დ-----ს გარკვევით აქვს აღნიშნული, რომ გამოკვლევა ნაწარმოები აქვთ დაცვის მხარის მიმართვის საფუძველზე, სადაც მითითებულია, რომ შემთხვევის დროს ი-----ი მოძრაობდა 50-60 კმ/სთ სიჩქარით. მოძრაობისას, როდესაც ავტომობილი მიუახლოვდა მდ. ლეხურაზე არსებულ ხიდს, მის შემხვედრად მოძრაობდა ავტომობილი. როდესაც ავტომობილის წინა ნაწილები დაახლოებით გაუსწორდნენ ერთმანეთს, შემხვედრი ავტომობილის უკანა ნაწილიდან გადმორბენა და მძღოლ ი-----ის სამოძრაო ზოლის დაკავება დაიწყო 10 წლის ასაკში მყოფმა ქვეითად მოსიარულე მ-----ემ, რომელმაც მძღოლ ი-----ის სამოძრაო ზოლში სწრაფი სირბილით გადაირბინა 1,8 მეტრი, რა დროსაც მძღოლ ი-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილი შეეჯახა აღნიშნულ ქვეითს წინა მარჯვენა ნაწილით. დაცვის მხარის მიმართვა კი ძირითადად ეყრდნობა მსჯავრდებულ ი-----ის და დაცვის მხარის მიერ დასახელებული მოწმეების წინააღმდეგობრივ ჩვენებებს. საქმეზე გამოკვლეული, სააპელაციო პალატის მიერ ზემოთმითითებული მტკიცებულებებით კი არ დასტურდება, ი-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილის ქვეითზე დაჯახებამდე საპირისპირო სამოძრაო ზოლში შემხვედრი ავტომანქანის არსებობის ფაქტი.

სააპელაციო პალატამ ყოველმხრივად და ობიექტურად შეამოწმა რა საქმეში არსებული მტკიცებულებები, შეაფასა თითოეული მათგანი საქმესთან მათი რელევანტურობის, დასაშვებობის და უტყუარობის, ასევე ი-----ის დამნაშავედ ცნობისთვის საკმარისობის თვალსაზრისით, მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ ერთმანეთთან შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა გონივრულ ეჭვს მიღმა ადასტურებს, რომ ი-----მა ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის

მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, დანაშაული, გათვალისწინებული საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით.

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

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

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

აღნიშნულის გათვალისწინებით პალატა მიიჩნევს, რომ მსჯავრდებულ **ი-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **ნ-----ის** სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნა არ უნდა აკმაყოფილდეს და უცვლელად უნდა დარჩეს გორის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 21 დეკემბრის განაჩენი **ი-----ის** მიმართ.

### **ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:**

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

### **დ ა ა დ გ ი ნ ა:**

მსჯავრდებულ **ი-----ის** ინტერესების დამცველის, ადვოკატ **ნ-----**

**--ის** სააპელაციო საჩივრის მოთხოვნა არ დაკმაყოფილდეს.

გორის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 21 დეკემბრის განაჩენი **ი-----**  
**-----ის** მიმართ დარჩეს უცვლელი.

**ი-----ი** ცნობილ იქნეს დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-5 ნაწილით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვროს თავისუფლების აღკვეთა 5 (ხუთი) წლის ვადით. მასვე, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 43-ე მუხლის თანახმად, 2 (ორი) წლისა და 6 (ექვსი) თვის ვადით ჩამოერთვას სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

მსჯავრდებულ **ი-----ს** ძირითადი სასჯელის მოხდის ვადაში ჩათვალოს დაკავებასა და პატიმრობაში ყოფნის დრო, მათ შორის, 2018 წლის 17 მარტიდან 2018 წლის 20 მარტის ჩათვლით და ძირითადი სასჯელის მოხდის ვადის ათვლა დაეწყოს თბილისის სააპელაციო სასამართლოს საგამოძიებო კოლეგიის 2018 წლის 27 მარტის განჩინების საფუძველზე დაპატიმრების მომენტიდან - 2018 წლის 27 მარტიდან.

მსჯავრდებულ **ი-----ის** მიმართ შერჩეული აღკვეთის ღონისძიება - პატიმრობა, გაუქმებულია.

### **ნივთიერი მტკიცებულებები:**

განაჩენის კანონიერ ძალაში შესვლის შემდეგ ნივთიერი მტკიცებულებების საკითხი გადაწყდეს შემდეგნაირად:

- ავტომანქანა „B---, სახელმწიფო ნომრით „W-----, რომელიც განთავსებულია გორის რაიონის სოფელ სვენეთში მდებარე „გორის სიტის“ სპეციალურ ავტოსადგომზე და **ი-----ის** ტანსაცმელი, რომელიც ინახება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს კასპის რაიონულ სამმართველოში, დაუბრუნდეს მათ მესაკუთრეს - **ი-----ს** ან მისი ნდობითაღჭურვილ პირს;
- ავტომანქანის საღებავის ნიმუში, **მ-----ის** ტანსაცმლიდან ამოღებული ლაქსაღებავის მიკრონაწილაკები, შემთხვევის ადგილიდან ამოღებული პლასტმასის ნატეხები და ავტომანქანიდან ამოღებული მიკრონაწილაკები დაქტილოფირებით, რომლებიც ინახება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს კასპის რაიონულ სამმართველოში, განადგურდეს;
- **მ-----ის** ტანსაცმელი: ერთი ცალი წინდა, ერთი ცალი ოთახის ფეხსაცმელი, შარვალი, ტრუსი, მაისური, ბიუსჰალტერი და თმის

შესაკრავი, რომლებიც იწახება საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს საექსპერტოკრიმინალისტიკურ დეპარტამენტში, დაუბრუნდეს დაზარალებულის უფლებამონაცვლეს -ნ-----ეს.

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

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

**მოსამართლე:**

**მ. ხოლოაშვილი**