

საქმე 820100112060836

საქმე 1/15-09



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი საქართველოს სახელით

26.10. 2018 წელი

ქ. ბათუმი

ხელვაჩაურის რაიონული სასამართლო
მოსამართლე - ხვიჩა კიკილაშვილი
სხდომის მდივანი - სოფია კობახიძე

პროკურორი - ფ----- ქ-----ე

განსასჯელი - ს----- ბ-----ე
ადვოკატი - ნ-----ე

განსასჯელი - ვ----- ა-----
ადვოკატი - ნ----- გ-----ე

სამოქალაქო მოპასუხე:

ს----- ბ-----ე, ვ----- ა-----,
"ს-----ია"

წარმომადგენელი - ხ----- ს-----ე

თარჯიმანი - დ-----

ღია სასამართლო სხდომაზე, განსასჯელი ვ----- ა-----ს მონაწილეობის გარეშე, განიხილა სისხლის სამართლის საქმე

ს----- რ-----ის ძე ბ-----ის მიმართ,
დაბადებული 1-----ს ქ. ბათუმში,
საქართველოს მოქალაქე,
საშუალო-ტექნიკური განათლების მქონე,
დაოჯახებული
ნასამართლობის არ მქონე
მცხოვრები ხელვაჩაურის რაიონის სოფელი მინდა

პასუხისგებაში მიცემის მუხლი: საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მეხუთე ნაწილი.

ვ----- ნ-----ს ძე ა-----ს მიმართ,
დაბადებული 1-----ს, ქ. თბილისში,
საქართველოს მოქალაქე
უმაღლესი განათლების მქონე,
დაოჯახებული
მცხოვრები ქ. თბილისში, ვ-----

პასუხისგებაში მიცემის მუხლი: საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მეხუთე ნაწილი

აღწერილობით-სამოტივაციო ნაწილი:

წარდგენილი ბრალდების არსი საბრალდებო დასკვნის თანახმად:

განსასჯელი ს----- ბ-----ის მიმართ :

1.. საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ ვისაც სპეციალურად ევალება ამ წესის დაცვა, რამაც გამოიწვია ორი და მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა.

საბრალდებო დასკვნის თანახმად მის მიერ ჩადენილი ქმედება გამოიხატა შემდეგში: ს----- ბ-----ე მუშაობდა ბათუმის აეროპორტის საჰაერო მოძრაობის მართვის უფროსი დისპეჩერის თანამდებობაზე და ამავე დროს 2000 წლის 25 ოქტომბერს ასრულებდა მიღების პუნქტის მოვალეობას,

მას სამსახურეობრივად ევალუბოდა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დაცვა; რუსეთის ფედერაციის თავდაცვის სამინისტროდან მიღებული ცირკულარული ტელეგრამის შესაბამისად აღნიშნულ დღეს მას უნდა უზრუნველყო მოსკოვის აეროპორტ „ჩკალოვსკიდან“ ბათუმის აეროპორტში მომავალი რუსეთის სამხედრო სატრანსპორტო თვითმფრინავი ილ-18-ის ბორტის ნომერი 7---- უსაფრთხო მართვა და მიღება.

2000 წლის 25 ოქტომბერს 14 საათსა და 48 წუთზე (თბილისის დროით), „ჩკალოვსკის“ აეროპორტიდან ბათუმის მიმართულებით გამოფრინდა რუსეთის სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავი ილ-18 (ბორტის ნომერი 7----), რომელსაც მართავდა ეკიპაჟი 11 წევრის შემადგენლობით. მათ გარდა ბორტზე იმყოფებოდა 73 მგზავრი. ხომალდი დატვირთული იყო 15 ტონამდე ტვირთით.

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

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

უხეშად დაარღვიეს სსრკ-ის შეიარაღებული ძალების ავიაციის საშტურმანო სამსახურის დებულების 67-ე პუნქტის (ნშს-87) მოთხოვნები. რის გამო თვითმფრინავი „აუცილებელი მიღწევის წერტილ“ – „პოკატს“ გასცდა ოცი კილომეტრიც დაშორებით.

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

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

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

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

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

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

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

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

განსასჯელი ვ----- ა-----ს მიმართ :

2.. საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ ვისაც სპეციალურად ევალება ამ წესის დაცვა, რამაც გამოიწვია ორი და მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა.

საბრალდებო დასკვნის თანახმად ვ----- ა----- მუშაობდა რა შპს „ს-----ის“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერის თანამდებობაზე, მას სამსახურეობრივად ევალებოდა საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დაცვა; 2000 წელს 25 ოქტომბერს რუსეთის თავდაცვის სამინისტროდან მიღებული ცირკულარული ტელეგრამის შესაბამისად, აღნიშნულ დღეს მას უნდა უზრუნველყო, მოსკოვის აეროპორტი „ჩკალოვსკიდან“ ბათუმის აეროპორტში მომავალი, რუსეთის ფედერაციის სამხედრო სატრანსპორტო თვითმფრინავი ილ - 18-ის ბორტის ნომერი N-----, უსაფრთხო მიღება და მართვა საქართველოს საჰაერო სივრცეში.

2000 წლის 25 ოქტომბერს, 14 საათსა და 48 წუთზე (თბილისის დროით) „ჩკალოვსკის“ აეროპორტიდან ბათუმის მიმართულებით გამოფრინდა რუსეთის სამხედრო-სატრანსპორტო თვითმფრინავი ილ- 18. (ბორტის ნომერი N-----), რომელსაც მართავდა ეკიპაჟი 11 წევრის შემადგენლობით. მათ გარდა ბორტზე იმყოფებოდა 73 მგზავრი; ხომალდი დატვირთული იყო 15 ტონამდე ტვირთით.

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

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

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

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

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

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

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

აეროპორტის უფროსის მიერ 1999 წლის 1 მაისს) უხეში დარღვევით, ეს მოთხოვნები არ შეასრულა და ხომალდის მეთაურს არასწორად მისცა ნებართვა დაშვებაზე.

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

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

შპს „ს-----ის“ თბილისის რაიონული ცენტრის „დასავლეთის სექტორის“ დისპეჩერის ვ. ა-----ს, ბათუმის აეროპორტის მიღების შემმოწმებლის ა. ს-----ის, ხომალდის უფროსი შტურმანი, ე. კ-----ის და მისი შემმოწმებლის ვ. ო-----ვის მიერ ზემოაღნიშნული საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების უხეში დარღვევების გამო, თვითმფრინავი ილ-18, ბორტის ნომერი 7---, 2000 წლის 25 ოქტომბერს 18

საათზე, 16 წუთსა და 30 წამზე ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, აცდა კურსს და ბათუმიდან ჩრდილო აღმოსავლეთით 16 კილომეტრში, 950 მეტრის სიმაღლეზე, 340 კმ სიჩქარით საათში, შეეჯახა ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე ე.წ. „მტირალას“ მთის ფერდობს, რის „შედეგადაც ხომალდი აფეთქდა და დაიღუპა ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის 11 წევრი და 73 მგზავრი.

სასამართლომ დაადგინა:

3. ს----- ბ-----ესა და ვ----- ა-----ს , რომელთაც ევალეზოდათ საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დაცვა, ილ-18 თვითმფრინავის , ბორტის ნომრით 7---, ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, 2000 წლის 25 ოქტომბერს საჰაერო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესები არ დაურღვევიათ.

სამართლებრივი შეფასება:

4. 2000 წლის 25 ოქტომბერს საქართველოს სატრანსპორტო პროკურატურაში აღიძრა სისხლის სამართ საქმე 2000 წლის 25 ოქტომბრის ქ. ბათუმთან ახლოს, მთა „მტირალაზე“, თვითმფრინავი „ილ - 18-ის“, ბორტის N---, ავიაკატასტროფის ფაქტზე, დანაშაულის ნიშნებით, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს სსკ-ის 275-ე მუხლის მეხუთე ნაწილით.

5. 2000 წლის 25 ოქტომბერს მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურატურაში აღნიშნულ ფაქტზე ასევე აღიძრა სისხლის სამართლის საქმე N-----. მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურორის თანაშემწის - ს. მ----- 2001 წლის 15 ივნისის დადგენილებით ბრალდებულ პირთა: ეკიპაჟის წევრების - ა. კ-----ის, ა. ს-----ის, ვ. ო-----ს, ე. კ-----ის გარდაცვალების გამო, სისხლის სამართლის საქმე დანაშაულის ნიშნებით, რაც გათვალისწინებულია რუსეთის ფედერაციის სისხლის სამართლის კოდექსის 351-ე მუხლით, რუსეთის ფედერაციის სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის მეხუთე მუხლის მე-8 პუნქტის შესაბამისად, შეწყდა.

6. 2001 წლის 2 აგვისტოს მოსკოვის ოლქის სამხედრო პროკურატურიდან საქმე შემდგომი გამოძიების მიზნით გადმოიგზავნა საქართველოს სატრანსპორტო პროკურატურაში, რომელიც იმავე წლის 3 აგვისტოს გაერთიანდა N160011 სისხლის სამართლის საქმესთან.

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

განაჩენი ვ----- ა-----სა და ს----- ბ-----ის მიმართ,

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

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

10. მოწმეების ა-----ის ჩვენებებით დგინდება, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს, ისინი შეშის დასამზადებლად იმყოფებოდნენ ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე „მტირალას“ მთაზე, დაახლოებით 18 საათზე მოესმათ თვითმფრინავის ხმა და დაინახეს, რომ ჩაქვისწყლის ხეობის მხრიდან მათი მიმართულებით დაბალ სიმაღლეზე მოფრინავდა თვითმფრინავი, რომელიც მოეფარა მთის ფერდობს და გაისმა

ჯერ ხის გოტების მტვრევის, შემდეგ თვითმფრინავის შეჯახებისა და აფეთქების ხმა.

11. მოწმეების რ-----ის ჩვენებებით დგინდება ის გარემოება, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს, როდესაც თვითმფრინავი ილ-18, საბორტო ნომრით 7---- შეეჯახა მტირალას მთას, ბათუმის აეროპორტში მიღების პუნქტის დისპეჩერი იყო ს----- ბ-----ე. ხოლო მოწმეების ა-----ის და საქმეში არსებული ბ-----ის ჩვენებები კი შეეხებოდა მათ მიერ ავიაკატასტროფის მიზეზების შემსწავლელ კომისიის მუშაობაში მონაწილეობის შედეგად გამოვლენილ იმ დარღვევებს, რომელთა შესახებაც კომისიის მიერ შედგენილი დასკვნა სასამართლოს არ გამოუკვლევია.

12. სასამართლო გამოძიების დროს გამოკვლეული შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმით დგინდება ის გარემოებები, რომ 2000 წლის 25 ოქტომბერს ბათუმის აეროდრომზე დასაჯდომად შესვლისას, ილ-18 მოდელის თვითმფრინავი, საბორტო ნომრით 7---- შეეჯახა ხელვაჩაურის რაიონის ტერიტორიაზე მდებარე ე.წ. „მტირალას“ მთის ფერდობს, რის „შედეგადაც ხომალდი აფეთქდა და დაიღუპა ბორტზე მყოფი ეკიპაჟის 11 წევრი და 73 მგზავრი. შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს ნანახი და ამოღებული იქნა ნივთმტკიცებებიც, რომელთა ნაწილი საქმის მასალების მიხედვით ინახება ქალაქ ლუბერცკში, ხოლო რაც შეეხება კომპლექსურ სასამართლო -ავიატექნიკური ექსპერტიზის დასკვნას, რომელიც საქართველოს უზენაესმა სასამართლომ მიიჩნია კანონმდებლობის მოთხოვნათა დარღვევით ჩატარებულად განსასჯელების ს----- ბ-----ის და ვ----- ა-----თან მიმართებაში, აღნიშნული ექსპერტიზის დასკვნა სასამართლო გადაწყვეტილებას საფუძვლად არ შეიძლება დაედოს, ამავდროულად სასამართლო აღნიშნულ ექსპერტიზის დასკვნას ვერც შეაფასებს, რადგან საქართველოს სსსკ-ის მე-17.6 მუხლიდან გამომდინარე იგი სასამართლოს მიერ არ გამოკვლეულა.

13. საქართველოს სსსკ-ის 20.3-ე მუხლის თანახმად სასამართლო გადაწყვეტილებას საფუძვლად უდევს მხოლოდ ის მტკიცებულებები, რომლებიც გამოკვლეული იყო სასამართლო სხდომაზე მხარეთა მონაწილეობით,

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

15. საქართველოს სსსკ-ის 18-ე მუხლის **თანახმად** გამომძიებელი, პროკურორი, მოსამართლე და სასამართლო ვალდებულნი არიან უტყუარად

დაადგინონ, მოხდა თუ არა დანაშაული, ვინ ჩაიდინა იგი, და გაარკვიონ მტკიცების საგნის ყველა სხვა გარემოება სისხლის სამართლის საქმესთან დაკავშირებით.

16. საქართველოს სსსკ-ის 19-ე მუხლის თანახმად არავითარ მტკიცებულებას არა აქვს წინასწარ დადგენილი ძალა. მოსამართლე და სასამართლო მტკიცებულებებს აფასებენ თავიანთი შინაგანი რწმენით. მტკიცებულებათა შეფასება ხდება იმ მიზნით, რომ გაირკვეს: მათი დამოკიდებულება საქმისადმი (შესახებობა), დაცული იყო თუ არა საპროცესო კანონი მათი შეკრებისას (დასაშვებობა), მათი უტყუარობა და საკმარისობა დანაშაულის ჩადენის შესახებ დასკვნისათვის.

მტკიცებულებათა შეფასება ხდება სისხლის სამართლის კანონისა და სისხლის სამართლის საპროცესო კანონის მოთხოვნათა დაცვით. განაჩენი შეიძლება ეფუძნებოდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობას.

შესაბამისად სასამართლო გადაწყვეტილებას საფუძველად შეიძლება დაედოს მხოლოდ ის მტკიცებულებები, რომლებიც გამოკვლეული იყო სასამართლო სხდომაზე მხარეთა მონაწილეობით, ამავდროულად მტკიცებულებათა შეფასება ხდება იმ მიზნით, რომ გაირკვეს დაცული იყო თუ არა საპროცესო კანონი მათი შეკრებისას (დასაშვებობა), მათი უტყუარობა და საკმარისობა დანაშაულის ჩადენის შესახებ დასკვნისათვის და განაჩენი შეიძლება ეფუძნებოდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობას.

17. საქართველოს კონსტიტუციის მე-40 მუხლის მე-3 ნაწილით, თანახმად გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ემყარებოდეს მხოლოდ უტყუარ მტკიცებულებებს. ყოველგვარი ეჭვი, რომელიც ვერ დადასტურდება კანონით დადგენილი წესით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის სასარგებლოდ და

18. საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 132-ე მუხლის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენით პირის დამნაშავედ ცნობისათვის საჭიროა ეჭვის გამომრიცხავ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა.

19. მხოლოდ უტყუარი მტკიცებულებების საფუძველზე პასუხისმგებლობის დაკისრების პრინციპი წარმოადგენს იმის გარანტიას, რომ სახელმწიფო მოხელეთა თვითნებობისა თუ შეცდომების შედეგად არ მოხდეს უდანაშაულო პირის მსჯავრდება. უტყუარობის კონსტიტუციური სტანდარტი მოიცავს მოთხოვნას, რომ საქმისათვის მნიშვნელოვანი ფაქტისა თუ გარემოების დადასტურება მხოლოდ სანდო წყაროდან მიღებული და ჯეროვნად შემოწმებული ინფორმაციის საფუძველზე მოხდეს. მტკიცებულების საფუძველზე მიღებულმა ინფორმაციამ უტყუარად, ერთმნიშვნელოვნად

უნდა მიუთითოს იმ ფაქტობრივ გარემოებაზე, რომლის დასადასტურებლადაც არის წარმოდგენილი. ამდენად, უტყუარი მტკიცებულებები სისხლის სამართლის პროცესში წარმოადგენს განაჩენის დადგომისათვის უალტერნატივო საშუალებას. ამასთანავე, დანაშაულებრივი ქმედება უნდა დადასტურდეს გონივრულ ეჭვს მიღმა, უნდა გამოირიცხოს ყოველგვარი გონივრული ეჭვი პირის მიერ კონკრეტული დანაშაულის ჩადენასთან დაკავშირებით. სასიცოცხლოდ აუცილებელია, რომ სახელმწიფოს ლეგიტიმური უფლება, განხორციელოს სისხლისსამართლებრივი დევნა, აღასრულოს მართლმსაჯულება, არ იქნეს დასუსტებული ისეთი მტკიცებულებითი სტანდარტით, რომელიც მიუკერძოებელ ადამიანს, საზოგადოებას გაუჩენს ეჭვს უდანაშაულო პირის მსჯავრდების შესახებ“.

20. სასამართლო აღნიშნავს, რომ ეჭვის გამომრიცხავ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა სტანდარტი დადგენილია, ასევე ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს მიერ. აღნიშნულთან დაკავშირებით, ადამიანის უფლებათა ევროპულმა სასამართლომ საქმეში *Taniş and Others v. Turkey* (no. 65899/01, ECHR 30/11/2005) 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“. სასამართლომ ასევე საქმეში: *Shlychkov v. Russia*, (no. 40852/05, § 56, ECHR 09/02/2016) განმარტა: მტკიცებულებათა შეფასებისას სასამართლო იყენებს „გონივრულ ეჭვს მიღმა“ მტკიცებულებით სტანდარტს, მაგრამ ამატებს, რომ ასეთი მტკიცება შეიძლება გამომდინარეობდეს საკმარისად ძლიერი, აშკარა და ურთიერთშეთანხმებული დასკვნებიდან ან ანალოგიური ფაქტის შესახებ უტყუარი პრეზუმფციების ერთობლიობიდან (ასევე იხ.: *Keller v. Russia*, no. 26824/04, § 114, ECHR 17/10/2013; *Huseynli and others v. Azerbaijan*, no(s).67360/11, 67964/11, 69379/11, § 87, ECHR 11/02/2016; *Baka v. Hungary* [GC], no. 20261/12 §143, ECHR 23/06/2016; *Zyakun v. Ukraine*, No. 34006/06, §40, ECHR 25/02/2016). ამდენად, მტკიცების სტანდარტი არაა სავალდებულო იყოს აბსოლუტურად სარწმუნო, თუმცა, უნდა აკმაყოფილებდეს შესაძლებლობის საკმაოდ მაღალ სტანდარტს. რაც შეეხება საქმეში არსებული მტკიცებულებების შეფასებას, ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს მიერ განმარტებულია, რომ მტკიცებულებათა შეფასება, მათ შორის მათი რელევანტურობის განსაზღვრა არის ეროვნული სასამართლოების პრეროგატივა (ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს 1988 წლის 6 დეკემბრის გადაწყვეტილება საქმეზე *Barberà, Messegué, Jabardo v. Spain*, no. 10590/93, 06/12/1988, პუნქტი 68). ევროპული სასამართლო მიიჩნევს, რომ შიდასახელმწიფოებრივი სასამართლო უკეთეს პოზიციაშია, ევროპულ სასამართლოსთან შედარებით, რათა შეაფასოს

მტკიცებულება, დაადგინოს ფაქტები და განმარტოს შიდასახელმწიფოებრივი კანონმდებლობა (ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს 2010 წლის 8 აპრილის გადაწყვეტილება საქმეზე *Bulychev v. Russia*, no. 24086/04, 04/10/2010, პუნქტი 32).

21. ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის მე-6 მუხლის მე-2 პუნქტის თანახმად, ყოველი პირი, ვისაც ბრალად ედება სისხლის სამართლის დანაშაულის ჩადენა, ითვლება უდანაშაულოდ, ვიდრე მისი ბრალეულობა არ დამტკიცდება კანონის შესაბამისად. ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს განმარტებით, განაჩენი უნდა ემყარებოდეს საქმეში არსებულ მტკიცებულებათა თავისუფალ შეფასებას, დასკვნებს, რომლებიც გამომდინარეობს ფაქტობრივი გარემოებებიდან და მხარეების მიერ წარდგენილი მოსაზრებებიდან. მტკიცება შეიძლება გამომდინარეობდეს საკმარისად ნათელი და დასაბუთებული დასკვნების ან ფაქტის თაობაზე გაუქარწყლებელი ვარაუდების ერთობლიობიდან. (*El Masri v The Former Yugoslav Republic of Macedonia* № 39630/09, ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს 2012 წლის 13 დეკემბრის გადაწყვეტილება; *Hassan v The UK* №29750/09, ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს 2014 წლის 16 სექტემბრის გადაწყვეტილება).

22. სასამართლოში ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი და სასამართლოს მიერ მხარეთა მონაწილეობით გამოკვლეული მტკიცებულებებით ს----- ბ----- ისა და ვ----- ა-----ს მიმართ წარდგენილ ბრალდება ვერ სცილდება ეჭვისა და დაუდასტურებელი ვარაუდის დონეს და სასამართლოში წარმოდგენილი და გამოკვლეული მტკიცებულებები არ წარმოადგენს ეჭვის გამომრიცხავ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა იმ ერთობლიობას, რომელიც საკმარისია მათი ბრალეულობის დასამტკიცებლად. შესაბამისად სასამართლოს მიაჩნია, რომ განსასჯელები ს----- ბ-----ე და ვ----- ა----- ბრალდების დადგენილებაში მითითებული დანაშაულის ჩადენაში ცნობილი უნდა იქნენ უდანაშაულოდ და გამართლდნენ;

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

სარეზოლუციო ნაწილი:

სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 495-497-ე, 500-ე, 504-ე, 505-ე, 506-507-ე, 510-512-ე 523-ე მუხლებით და

დაადგინა:

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

1.1 **ს----- ბ-----ის** მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება გაუქმდეს.

1.2. გამართლებულ **ს----- ბ-----ეს** განემარტოს რომ უფლება აქვს აუნაზღაურდეს მიყენებული ზიანი;

2. განსასჯელი **ვ----- ა-----** საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 275-ე მუხლის მე-5 ნაწილი გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში ცნობილი იქნას უდანაშაულოდ და გამართლდეს;

2.1. **ვ----- ა-----ს** მიმართ შეფარდებული აღკვეთის ღონისძიება გაუქმდეს,

2.2. გამართლებულ **ვ----- ა-----ს** განემარტოს რომ უფლება აქვს აუნაზღაურდეს მიყენებული ზიანი;

**3 სამოქალაქო სარჩელი ს----- ბ-----ის, ვ----- ა-----სა და ს-----
-ის მიმართ არ დაკმაყოფილდეს.**

4. განაჩენი კანონიერ ძალაშია და ექვემდებარება დაუყოვნებლივ ექვემდებარება აღსრულებას;

5. განაჩენი შეიძლება გასაჩივრდეს გამოცხადებიდან ერთი თვის ვადაში ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში ხელვაჩაურის რაიონული სასამართლოს მეშვეობით.

მოსამართლე

ხვიჩა კიკილაშვილი