



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

შესავალი ნაწილი

06 ნოემბერი, 2019 წელი

ქ.ქუთაისი

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს

სისხლის სამართლის საქმეთა პალატა

თავმჯდომარე (მომხსენებელი) ლერი თედორაძე
მოსამართლეები: მაკა გორგოძე, მარინა სირაძე

სხდომის მდივანი მარინა მაკარიძე

ბრალდების მხარე: დასავლეთ საქართველოს საოლქო პროკურატურის განყოფილების პროკურორები: ვ-----ე, ქ-----ე

გამართლებული: მ-----ი, დაბადებული 1-----ს, საქართველოს მოქალაქე (პირადი №0-----), ნასამართლობის არმქონე; მცხოვრები: ქ-----;

ადვოკატი: ნ-----ე

კვალიფიკაცია: საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილებით;

საქმის განხილვის ფორმა: ღია სასამართლო სხდომა

აღწერილობითი ნაწილი

ბრალდების არსი:

ბრალდების შესახებ დადგენილების თანახმად, მ-----ს ბრალი დაედო მასში, რომ მან ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს და რამაც გამოიწვია ორი პირის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება და ოთხი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, რაც გამოიხატა შემდეგში:

2016 წლის 21 ივლისს, დაახლოებით 17:30 საათზე, წ-----ის სოფელ
ო-----ში გამავალ თ----- ს----ი - ლ-----ის საავტომობილო გზის 237 - ე
კილომეტრზე (ავტობანი), მ-----მა „ბმვ X5“ - ის მოდელის სანომრე
ნიშნით M----- ავტომობილით მოძრაობისას დაარღვია „საგზაო
მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის
(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) მოთხოვნები, ვერ უზრუნველყო ავტომობილის უსაფრთხო
მართვა, გადავიდა საპირისპირო სამოძრაო ზოლში და შეეჯახა შემხვედრი
მიმართულებით, თავის სამოძრაო ზოლში, „საგზაო მოძრაობის
შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა დაცვით მოძრავ „ნისან -
ტიდას“ მოდელის სანომრე ნიშნით S----- ავტომობილს, რომელსაც გ-----
----ი მართავდა. საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის შედეგად შემთხვევის
ადგილზევე გარდაიცვალნენ - გ-----ი და მისი ორი მგზავრი - ნ--- კ---
----- და ა-----ე. მ-----ის მგზავრებიდან - ა-----ე გარდაიცვალა
იმავე წლის 31 ივლისს სტაციონარში საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის
შედეგად მიღებული დაზიანებების გამო, ხოლო - გ-----ი ლ-----ემ და ნ--- გ--
---ემ მიიღეს ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებანი.

ზემოაღნიშნულის გამო, მ-----ს წარედგინა ბრალდება
საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 ნაწილ-7
ნაწილებით.

პირველი ინსტანციის სასამართლოს გადაწყვეტილება:

ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2019 წლის 30 მაისის განაჩენით: მ-----
-----ი ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ და გამართლდა საქართველოს
სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილებით
გათვალისწინებულ ბრალდებაში; მ-----ის მიმართ ქუთაისის
საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 17 მაისის განჩინებით შერჩეული
აღკვეთის ღონისძიება _ გირაო გაუქმდა და განაჩენის აღსრულებიდან ერთი
თვის ვადაში, ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 02 ივნისის
განჩინებით - მ-----ის მიმართ აღკვეთის ღონისძიების სახით
შეფარდებული გირაოს - 15000 (თხუთმეტი ათასი) ლარის გადახდის
უზრუნველსაყოფად მ-----ის (3/6 0-----) საკუთრებაში არსებული
უძრავი ქონების - მდებარე ქ-----, საკადასტრო კოდი N0--
-----, შენობა-ნაგებობა N2- დან ფართი 12.78 კვ.მ – 15000 (თხუთმეტი
ათასი) ლარის ღირებულების წილზე დადებული ყადაღა მოიხსნა;
დადგინდა, რომ საქმეზე საბოლოო გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ
ნივთმტკიცებად ცნობილი: ფოტომასალა 01 დისკზე, ვიდეო ჩანაწერები 02
დისკზე (25.07.2016), ვიდეო ჩანაწერები 02 დისკზე (25.07.2016) - რაც თან
ერთვის საქმეს - დარჩეს მასში, როგორც მისი განუყოფელი ნაწილი და

შენახულ იქნას საქმის შენახვის ვადით; „ბმვ X5-ის“ მოდელის სანომრე ნიშნით M----- ავტომობილი - რომელიც მოთავსებულია სპეც. ავტო საჯარიმოზე - დაუბრუნდეს კანონიერ მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს. „ნისან-ტიდას“ მოდელის სანომრე ნიშნით S----- ავტომობილი - რომელიც მოთავსებულია სპეც. ავტო საჯარიმოზე - დაუბრუნდეს კანონიერ მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს.

სააპელაციო საჩივრის არსი:

ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2019 წლის 30 მაისის განაჩენი სააპელაციო წესით გაასაჩივრა დასავლეთ საქართველოს საოლქო პროკურატურის პროკურორებმა: ვ-----ემ და ქ-----ემ და მოითხოვეს გასაჩივრებული განაჩენის გაუქმება, მ-----ის დამნაშავედ ცნობა, საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილებით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენაში, შემდეგ საფუძვლებზე მითითებით: სახელმწიფო ბრალდებას სასამართლოს წარუდგინა გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტის შესაბამისი მტკიცებულებათა ერთობლიობა, რომლითაც უტყუარად დგინდება, რომ მ-----მა ჩაიდინა მისთვის ბრალად წარდგენილი დანაშაული, ხოლო დაცვის მტკიცებულებები არასარწმუნოა, კერძოდ: დამცველისათვის გამოკითხვის დროს და სასამართლოში მიწოდებული ვ-----ის ინფორმაცია არასანდოა, ისევე როგორც მოწმე ი-----ის მიერ სასამართლოში მიცემული ჩვენებაც, ხოლო დაცვის მხარის ალტერნატიული და კომისიური ექსპერტიზები, ავტოტექნიკური ექსპერტიზები არაკომპეტენტურია.

დაცვის მხარე წარმოდგენილი შესაგებლით ითხოვს არ დაკმაყოფილდეს სააპელაციო საჩივარი და უცვლელი დარჩეს ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2019 წლის 30 მაისის განაჩენი, ის საფუძვლებზე მითითებით, რომ ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მასალები არ ემყარება უტყუარ, ეჭვის გამომრიცხავ მტკიცებულებათა ერთობლიობას, რაც, თავის მხრივ, გონივრულ ეჭვს მიღმა მტკიცებულებითინ სტანდარტით დაადასტურებდა მ-----ის მიერ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მე-3 და მე-7 ნაწილებით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენას, ვინაიდან სატრანსპორტო ავტოტექნიკური ექსპერტების: ი-----ისა და დ-----ის სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებიდან გამომდინარე, არ გააჩნია უტყუარობის მაღალი ხარისხი და საქმეში არ არსებობს სხვა ისეთი პირდაპირი სახის მტკიცებულება, რომელიც ზემოთ დასახელებულ დასკვნას გაამყარებდა. ხოლო საქმეზე ჩატარებული ავტოტექნიკური და ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზის N 0----- და N 0----- დასკვნები, როგორც თავისი შინაარსით, ისე ყველა ექსპერტების: ზ-----ის, ე-----ის, ი-----ის, დ-----ის, ი-----ისა და ი----- სადრადის ჩვენებები, დასაბუთებულად გამორიცხავს მ-----ის მიერ საქართველოს კანონის „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ მოთხოვნათა დარღვევას.

სააპელაციო პალატის სხდომაზე სახელმწიფო ბრალდების მხარემ, დასავლეთ საქართველოს საოლქო პროკურატურის განყოფილების პროკურორებმა: ვ-----ემ და ქ-----ემ, მხარი დაუჭირეს წარმოდგენილ სააპელაციო საჩივარს და ითხოვეს მისი დაკმაყოფილება, ხოლო გამართლებულმა მ-----მა და მისი ინტერესების დამცველმა ადვოკატმა ნ-----ემ ითხოვეს ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2019 წლის 30 მაისის განაჩენის უცვლელად დატოვება.

სამოტივაციო ნაწილი:

სამართლიანი სასამართლოს უფლება უზრუნველყოფილია საქართველოს კონსტიტუციის 42-ე მუხლით და ზოგიერთი საერთაშორისო აქტით, მათ შორის: საერთაშორისო პაქტით სამოქალაქო და პოლიტიკური უფლებების შესახებ (მე-9 და მე-14 მუხლები), ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის (მე-5 და მე-6 მუხლი) ევროპის კავშირის ფუნდამენტურ უფლებათა ქარტიით (47-ე მუხლი) ადამიანის უფლებათა ამერიკული კონვენციით (მე-8 მუხლი).

სასამართლოს მიერ მიღებული ნებისმიერი გადაწყვეტილების დასაბუთება უნდა მოიცავდეს ყველა მნიშვნელოვან საკითხებს, როგორიცაა: მტკიცებულებათა შეფასება, ფაქტების დადგენა, სამართლებრივი არგუმენტები და მათ შორის, საპროცესო საკითხები, რა დროსაც, სასამართლოსათვის მიმართვის უფლება უნდა იყოს თანაზომიერი და რაც მთავარია, ზიანს არ უნდა აყენებდეს თავად უფლების არსს.

სააპელაციო პალატამ განიხილა მოცემული სისხლის სამართლის საქმე, შეამოწმა გასაჩივრებული განაჩენი, სააპელაციო საჩივრის საფუძვლიანობა და მიიჩნია, რომ პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ ყოველმხრივ და ობიექტურად შემოწმდა მხარეთა მიერ შეკრებილი და წარმოდგენილი მტკიცებულებები, შეფასდა თითოეული მათგანი საქმესთან მათი რელევანტურობის, დასაშვებობის და უტყუარობის თვალსაზრისით, ანალიზი გაუკეთდა მათ, მოხდა მათი ერთმანეთთან შეჯერება. განაჩენში ჩამოყალიბებული სასამართლო დასკვნები შეესაბამება საქმეში არსებულ მტკიცებულებებს. სასამართლოს მიერ დადგენილია ყველა ფაქტობრივი გარემოება, რაც საჭიროა დასაბუთებული განაჩენის გამოსატანად. შესაბამისად, სააპელაციო პალატა მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ ბრალდების მხარის სააპელაციო საჩივარი არ უნდა დაკმაყოფილდეს, ხოლო ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს გასაჩივრებული განაჩენი უნდა დარჩეს უცვლელად, შემდეგ გარემოებათა გამო:

სააპელაციო პალატა სრულად იზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს არგუმენტებს მ-----ის უდანაშაულოდ ცნობის თაობაზე და მიიჩნევს, რომ ბრალდების მხარემ ვერ წარადგინა უტყუარ მტკიცებულებათა ერთობლიობა, რომელიც გონივრულ ეჭვს მიღმა

სტანდარტით დაადასტურებდა მ-----ის მიერ, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილებით გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენას, აღნიშნული დასკვნის საფუძველს იძლევა პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ საქმესთან დაკავშირებული დასკვნისათვის გამოყენებული, მხარეთა მონაწილეობით გამოკვლეული შემდეგი მტკიცებულებები:

მოწმე მ-----ის მიერ, სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენების მიხედვით, ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს გარდაცვლილი პირებიდან, მამაკაცი იყო მისი შვილი, ხოლო ქალბატონებიდან ერთი მისი რძალი იყო - ნ--- კ-----,, ხოლო მეორე - რძლის მეჯვარე - ა-----ე. ისინი დასასვენებლად იყვნენ წასულები ბ-----ში და უკან დაბრუნებისას შეემთხვათ ეს ავტოსაგზაო შემთხვევა. მოწმის განმარტებით, ის სამსახურში იმყოფებოდა, როდესაც მისმა მეუღლემ დაურეკა მას და შეატყობინა მომხდარი ამბავი. მას მოაკითხა მისმა მეგობარმა, რადგან ვერ შეძლო დამოუკიდებლად წასვლა სახლში, სადაც დახვდა საშინელი მდგომარეობა და შეიტყო, რომ სამივენი დაიღუპნენ. სახლში მისვლისას მან მოიძებნა მისი შვილიშვილი კ-----ი, რომელიც ოთახში იყო დამალული, სურდა ბავშვს ამ ტრაგედიისთვის არ ეყურებინა და გარეთ გამოსულმა ბავშვი ჩააბარა პიროვნებას, მაგრამ არ ახსოვს ვის. მსგავსი ტრაგედია ნებისმიერ ადამიანს შეიძლება შემთხვეოდა, რის გამოც მას ბრალდებულის მიმართ გაუჩნდა სიბრალულის გრძნობა, თუმცა, მისთვის მნიშვნელოვანი იყო, რომ ბრალდებულს ელიარებინა ჩადენილი ქმედება მის წინაშე, საკუთარი თავის და უფლის წინაშე. მომხდარი შემთხვევის შემდეგ მოწმე დაინტერესდა თუ ვინ იყო ამ შემთხვევაში დამნაშავე. მისი შვილის მეგობარმა თ-----ემ უამბო, რომ მანქანა გზიდან იყო გადასული და მიჭყლეტილი იყო ბორდიურს. მოწმე დაამშვიდა იმ ფაქტმა, რომ ამ ტრაგედიის გამომწვევი მიზეზი მისი შვილი გ-----ი არ იყო. ის დაინტერესდა თუ ვინ იმყოფებოდა მეორე მანქანაში და ვინ იყო დაღუპული, რის შემდეგაც მან დაწვრილებით დაიწყო არსებული ფაქტის გამოკვლევა. მის მიერ მოპოვებულ ექსპერტიზის დასკვნაში წერია, რომ პირველი ექსპერტიზის ჩატარებისას გამოძიებამ დასვა შეკითხვა ექსპერტის წინაშე, იყო თუ არა რაიმე შემხვედრი სატრანსპორტო საშუალება კ-----ის წინაშე, რამაც გამოიწვია მისგან მკვეთრი მანევრი, რის გამოც შეეჯახა შემხვედრ ზოლში მოძრავ ავტომობილს. ექსპერტიზის თანახმად არავითარი დაბრკოლება კ-----ის წინაშე არ არსებობდა, რასაც საქმეში არსებული დოკუმენტები ადასტურებს. მიუხედავად ამისა, დაცვამ დააყენა ალტერნატიული ექსპერტიზის საკითხი. არ უნდა გაეზიარებინა სასამართლოს მოწმის შეცვლილი ჩვენება, ეგრეთწოდებულ ახალ გარემოებაზე დაფუძნებული ექსპერტიზის დასკვნა. კერძოდ, მოწმე მოულოდნელად იხსენებს შემხვედრ მანქანას, რომლის არც ფერი, არც მარკა არ ახსოვდა, რომელზედაც თავდაპირველი დაკითხვის დროს არაფერი არ უთქვამს. ეს მანქანა მისი მონაცემებით შემთხვევის ადგილზე მყოფ სხვა მოწმეებსაც, გარდა კ-----ისა, არ ახსოვს და გამოძიებამაც ვერ მიაკვლია.

მისი განმარტებით, ექსპერტიზის დასკვნები საეჭვოა იმიტომ, რომ მასში არ წერია რამ გამოიწვია ეს გარემოება, რამაც შეუძლებელი გახადა შეჯახების თავიდან აცილება. მისი აზრით, ასეთი გარემოების გამომწვევი მიზეზი შეიძლება ყოფილიყო ბრალდებულ მ-----ის ძლიერ გადაჭარბებული სიჩქარით მოძრაობა, რის გამოც მან ვეღარ შეძლო ავტომანქანის დამორჩილება. ის იმედს იტოვებს, რომ სასამართლო მტკიცებულებათა გამოკვლევისას სწორად შეაფასებს ამ გარემოებებს და დაადგენს ბრალდებულის მიერ ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების უხეში დარღვევის ფაქტს, რამაც 4 ადამიანის სიცოცხლე იმსხვერპლა. მოწმე ასევე განმარტავს, რომ ი-----ი, რომელიც არის მ-----ის მეზობელი და მეგობარი, მივიდა მასთან და უთხრა “მე ვერ წარმოვიდგენდი თუ ეს შენი შვილი იყო“, თავდაპირველად ის ვერ მიხვდა თუ რა ჰქონდა მას მხედველობაში, თუმცა, შემდეგ ი-----მ აღნიშნა, რომ ის ავარიის მომენტში იმ ადგილზე იმყოფებოდა და დაინახა თუ როგორ სწრაფად მოძრაობდა მ-----ის კუთვნილი ავტომობილი. როგორც მისთვის არის ცნობილი ი-----მა ეს ინფორმაცია მიაწოდა გამომძიებლებსაც. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე გ-----ი ლ-----ის მიერ სასამართლოსთვის მიცემული ჩვენების თანახმად, 2016 წლის 21 ივლისს, დილით თ-----იდან, თვითონ, მისი მეუღლე ნ----- გ-----ე, მ-----ი, ა-----ე, ბავშვები და ა-----ს დედა წავიდნენ სურამში აგარაკზე, სადაც ბავშვები და ი-----ს დედა) იქ დატოვეს. იქედან მიდიოდნენ ბ-----ში. ქ----- ს-----ის შემოვლით გზაზე, ტელეფონში იხედებოდა, როდესაც მ-----ის ხმა გაიგონა - „რას აკეთებსო“, რასაც მოჰყვა მანქანის მანევრი და მოხდა შეჯახება. ისინი მოძრაობდნენ მ-----ის ავტომობილით, რომელსაც მ-----ი მართავდა. თავად იჯდა მძღოლის გვერდით, ხოლო უკანა სალონში ისხდნენ ნ----- და ა-----. მისი მეუღლე ნ----- იყო ორსულად, მას მოუწია სოკოს ჭამა, რის გამოც, შევიდნენ რესტორანში, ხოლო იქედან გამოსულებმა განაგრძეს გზა. უკან მიყვებოდნენ შავ მარშუტკას. მან მ-----ის უთხრა, რომ გადაესწრო ამ ავტომობილისთვის, რაზედაც მან უარი განუცხადა, მერე სადღაც ამ მანქანამ გადაუხვია და გააგრძელეს გზა. მათ მანქანაში ავტოპილოტი ჰქონდათ ჩართული, რომელიც მართავს ავტომობილის სიჩქარეს და შესაბამისად მიდიოდნენ თავისთვის წყნარად და მშვიდად, ზედმეტი ემოციებისა და ხმაურის გარეშე. როგორც მოწმე გ-----ი ლ-----ემ განმარტა, ის 100%-ით დარწმუნებული, რომ არ მიდიოდნენ დიდი სიჩქარით, მით უფრო, რომ მანქანაში იჯდა მისი ხუთი თვის ორსული მეუღლე. ისინი მიდიოდნენ დაშვებული და არა გადაჭარბებული სიჩქარით, დაახლოებით მოძრაობდნენ 90-100 კმ/სთ სიჩქარით. შეჯახების მომენტი მან იგრძნო, თუმცა, არ დაუნახავს, მძღოლს რაღაცამ ხელი შეუშალა, მ----- კ-----მა საჭე ვეღარ დაიმორჩილა და მარჯვნივ გააკეთა მანევრი, ხოლო შემდეგ გასწორება სცადა და მანქანა მოცურდა. გამომდინარე იქედან, რომ თავად ტელეფონში იყურებოდა, მისი ყურადღება მიიქცია მ-----ის შეძახილმა, რომელიც ვიღაცას

აგინებდა, სწორედ იმიტომ, რომ მათ ხელი შეუშალეს, რამაც გამოიწვია შეჯახება. მანევრის გაკეთების შემდეგ, შეჯახებამდე მან მოიშველია ავტომობილის სავარძელი, ჩაეჭიდა მას და გამაგრდა. მოწმემ დაადასტურა გამოძიების დროს მიცემული ჩვენება, თუმცა, არ ახსოვს გეცნო თუ არა დაკითხვის ოქმს, როცა ხელს აწერდა. რაც დრო გავიდა, მას კიდევ უფრო გაახსენდა ავარიის დეტალები, რაც გამოძიების დროს არ ახსოვდა ნერვიულობის ფონზე. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ლ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა სახელმწიფო უსაფრთხოების სამსახურის საჯარო სამართლის იურიდიული პირის ოპერატიული დეპარტამენტის სააგენტოს წამყვან სპეციალისტად. ამ სისხლის სამართლის საქმესთან დაკავშირებით მან მიიღო ოფიციალური წერილი, რომ ამოეღო ჩანაწერები ორი ეკიპაჟის ბორტ-კომპიუტერებიდან. მან ამოიღო ეს ჩანაწერი გამომძიებელთან ერთად და შეადგინეს შესაბამისი ოქმი, ხოლო შემდეგ ეს ჩანაწერები გადაიტანეს DVD დისკზე, დაილუქა და გადაეცა გამომძიებელს. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე შ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა სასახლვრო პოლიციაში წითელ ხიდზე, მე-3 სექტორის უფროსად. თურქეთში მომხდარ მოვლენებთან დაკავშირებით მივლინებით იყვნენ აჭარის სამმართველოში დახმარების მიზნით. სამსახურებრივი მივლინების დასრულების შემდეგ ის თავის თანამშრომლებთან ერთად ბრუნდებოდა სახლში და მოძრაობდნენ თ-----ის მიმართულებით. თანამშრომელთა რაოდენობა დაახლოებით იქნებოდა 50 კაცი. ისინი სამი სატრანსპორტო საშუალებით მგზავრობდნენ, 40 კაციანი ავტობუსით, შედარებით მცირე ზომის ავტობუსით და სატვირთო ავტობუსით. გზაზე მსვლელობისას, ერთ-ერთ მანქანას გაუსკდა საბურავი. თავად იჯდა პირველ ავტობუსში, ხოლო საბურავი დაუზიანდა მეორე, მცირე ზომის ავტობუსს. გზაზე სატრანსპორტო საშუალების განლაგება იყო შემდეგნაირი: პირველი იდგა დიდი ავტობუსი, ხოლო შემდეგ შედარებით მცირე ზომის ავტობუსი და ბოლოს სატვირთო ავტომანქანა. მიიღეს გადაწყვეტილება, რომ დაზიანებული ავტომობილიდან ბარგი გადმოეტანათ სატვირთო ავტომობილში. მოწმე ტელეფონზე ესაუბრებოდა თავის ხელმძღვანელს, რათა მოეხსენებინა აღნიშნული ფაქტი, რა დროსაც მან გაიგონა მანქანის ღრჭიალის ხმა, რამაც მიიპყრო მისი ყურადღება, დაინახა მოძრავი ავტომობილი, რომელსაც მართვა ჰქონდა დაკარგული და შეეჯახა შემხვედრ ავტომობილს. ამ დროის იმყოფებოდა სატვირთო ავტომობილის უკან და უყურებდა ს-----ის მიმართულებით გზას. ხმის გაგონებაზე მოტრიალდა ავტობუსის მიმართულებით და დაინახა შავი ჯიპი, რომელიც მართვადაკარგული ღრჭიალით მოდიოდა და მისგან დაახლოებით 50 მეტრში მოხდა შეჯახება. როგორც მან დაინახა, აღნიშნული ავტომობილი მოძრაობდა შუა ზოლში, ზიგზაგისებურად და აშკარად ეტყობოდა, რომ საჭეს ვერ იმორჩილებდა. ამ ავტომობილის სიჩქარე მისი აზრით

დაახლოებით იქნებოდა 100-120 კმ/სთ. ავტომობილის დანახვიდან 5 წამში მოხდა შეჯახება. მოწმეს არ დაუნახავს შავი ავტომობილის წინ ან უკან მოძრაობდა თუ არა რაიმე სახის სხვა ავტომობილი. შეჯახების მომენტის დანახვისას, მან უფროსს გაუთიშა ტელეფონი და დარეკა 112-ში, რის შემდეგაც წავიდა შემთხვევის ადგილისკენ, რამდენიმე კაცთან ერთად. ორივე მანქანა გვერდზე იყო გადაბრუნებული, რომლებიც გაასწორეს და ცდილობდნენ დაშავებულებისთვის პირველადი დახმარების აღმოჩენას. ამ დროს საპირისპიროდ, ს-----ის მხრიდან მოდიოდა ღია ფერის ტრაილერი. გზაზე ეგდო მანქანის ნაწილები, გზა ჩახერგილი იყო და ტრაილერს დაეხმარნენ და გაუთავისუფლეს გზა. ისინი ცდილობდნენ რომ გზა არ ჩაკეტილიყო, რათა სასწრაფო და საპატრულო ეკიპაჟი მათთან მისულიყო მარტივად. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ე-----ის მიერ მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის სახმელეთო დაცვის დეპარტამენტში. ის და მის თანამშრომლები მიემგზავრებოდნენ აჭარის სასაზღვრო ზოლიდან თ-----ის მიმართულებით, სადაც მივლინებულები იყვნენ საზღვრის გამაგრებაზე. მგზავრობდნენ ორი ავტობუსითა და პიკაპით, რომელიც აღჭურვილი იყო „პალატკებით“ და იმ აღჭურვილობით, რომელშიც ისინი ცხოვრობდნენ. თავად იჯდა შუა ავტობუსში, მათ წინ მოძრაობდა კიდევ ერთი ავტობუსი. დაახლოებით 30-35 სამხედრო მოსამსახურე მგზავრობდნენ ამ სატრანსპორტო საშუალებებით, რომელშიც მოწმე იმყოფებოდა, ხოლო მთლიანად 50 თანამშრომელი, რა დროსაც გაუფუჭდათ ტრანსპორტი. ამის გამო გადავიდნენ საავარიო ზოლში და გადაჰქონდა თავიანთი ტვირთი დაზიანებული ავტობუსიდან გამართულ მანქანაში. სანამ გაფუჭებული მანქანა მწყობრში ჩადგებოდა, მოწმემ თავისი ბარგი გადმოიტანა, ზურგჩანთა ეჭირა ხელში და თან ცალი ხელით ალებდა მარცხენა მხრიდან ავტომობილის კარს, რომ მიეწოდებინა თავისი ბარგი. კონკრეტულად ის იდგა თ-----ის მიმართულებით, მანქანის მარცხენა ნაწილში კიდესთან, როცა გაიგონა საბურავების მოცურების ხმა. მან ჩათვალა, რომ ეს საფრთხე უკან უნდა ყოფილიყო და უკან მოიხედა, რა დროსაც დაინახა შავი „X5“ მარკის მანქანა და გააყოლა მას თვალი. მან არ იცის დაახლოებით რა სიჩქარით მოძრაობდა აღნიშნული ავტომობილი, მაგრამ მისი აზრით, ეს მანქანა არ მოძრაობდა ისეთი სიჩქარით, რომ მძღოლს საჭე ვერ დაემორჩილებინა. რამდენიმე წამში ეს მანქანა დაეჯახა საწინააღმდეგო მიმართულებით მოძრავ მანქანას, რომელიც იმ წუთში ვერ გაარჩია თუ რა მარკის მანქანა იყო. მოწმესა და მანქანას შორის, როდესაც მან ის პირველად დაინახა, იქნებოდა დაახლოებით 30 მეტრი ან ცოტა ნაკლები, ხოლო შეჯახება მოხდა მისგან დაახლოებით 40-50 მეტრში, დანახვიდან 6-7 წამში. შემდეგ ხალხი გაიქცა დაჯახების ადგილისკენ, მან ამოიღო ტელეფონი და გამოიძახა სასწრაფო დახმარება და შეეცადნენ შეძლებისდაგვარად დახმარება აღმოეჩინათ დაშავებულებისთვის. ერთ-ერთმა თანამშრომელმა, დავით ვარდიაშვილმა, რომელიც ამჟამად გარდაცვლილია, ბრალდებული იცნო და თქვა რომ ის იყო მ-----ი.

მათ გადაკეტეს გზები, იცავდნენ უსაფრთხოებას, რომ სხვა ადამიანებიც არ დაზიანებულიყვნენ. მას არ დაუნახავს რაიმე სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც მოძრაობდა აღნიშნული შავი ავტომობილის წინ. ასევე, არც სხვა მანქანა დაუნახავს. მოწმე აღნიშნავს, რომ სანამ შეჯახება მოხდებოდა, ძალიან გადატვირთული მოძრაობა იყო გზატკეცილზე. ვიდრე მანქანის წივილის ხმას გაიგონებდა, ყურადღება არ მიუქცევია ჩაიარა თუ არა რაიმე სახის სხვა ავტომობილმა, რადგან ისინი დაკავებული იყვნენ თავიანთი საქმით, თან მას მანქანაც ეფარებოდა. ისევე როგორ მოწმე, მათი მანქანებიც იდგნენ თ-----ის მიმართულებით. შეჯახების შემდეგ ე-----ემ დაინახა რომ რამდენიმე მანქანა, რომლებიც ს-----ის მიმართულებით მოძრაობდნენ, დაახლოებით 3-4, არ გაჩერებულან და გააგრძელეს მსვლელობა. შეჯახების ადგილზე მოწმე არ მისულა, რადგან შეუძლოდ გახდა და სასწრაფო დახმარების თანამშრომლებს ესაუბრებოდა, თუმცა გაიგონა თუ როგორ ამბობდა მ-----ი: „ვინ იყო? ვინ იყო?“, მ-----ს სურდა ახლოს მისულიყო მის მეუღლესთან და იძახდა მხოლოდ ამ სიტყვებს, მერე ჩაიკუზა, მუშტებს ირტყამდა თავში და თვითონაც ცუდად გახდა.(სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ა-----იას მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა საქართველოს სასაზღვრო პოლიციაში. ისინი მივლინებულნი იყვნენ ბ-----ში, საზღვარზე და 21 ივლისს უკან ბრუნდებოდნენ. გზაში მათი ავტობუსი გაფუჭდა, უკანა ბორბალი გაუსკდა. ავარიის მომენტში ის იმყოფებოდა ავტობუსის უკანა შუა ნაწილში, ბარგს ალაგებდა ზევით, ხელში ეჭირა ზურგჩანთა. მან მანქანის მუხრუჭის ხმა გაიგონა და როცა მოტრიალდა უკან, დაინახა შავი „BMW X5“ მარკის ავტომობილი, რომელიც მოძრაობდა დაახლოებით 120-140 კმ/სთ სიჩქარით, იგი გადავიდა შემხვედრი მიმართულებით და შეეჯახა „ნისან ტიდას“ მარკის ავტომობილს. მოწმის თვალთახედვის არეში ავტომობილი მოექცა პერპენდიკულარულად. როდესაც მან შავი ავტომობილი დაინახა მათ შორის მანძილი იქნებოდა დაახლოებით 30-40 მეტრი. ავტომობილის დანახვიდან დაახლოებით 2-3 წამში მოხდა შეჯახება. აღნიშნული ავტომობილის დანახვამდე, ჩაიარა თუ არა სხვა ავტომობილმა და მოძრაობდა თუ არა ჯიპის წინ რაიმე სხვა სახის სატრანსპორტო საშუალება, მას არ ახსოვს. როდესაც შავი ჯიპი დაინახა, ის უკვე გადასული ცენტრალური გზიდან შემხვედრი მიმართულებით. მან მიიღბინა შეჯახების ადგილას, ჯიპი იყო მოტრიალებული გვერდით, ერთი გოგო გადმოვარდნილი იყო და თავი ჰქონდა გარეთ, მან და კიდევ სამმა კაცმა ასწიეს მანქანა, გამოიყვანეს გოგო მანქანიდან და შეეცადნენ პირველადი დახმარების აღმოჩენას. მანქანაში ასევე იყო მეორე ქალბატონი, რომელიც გაჭედილი იყო და მათ ვერ მოახერხეს მისი იქედან გამოყვანა. მეორე მანქანასთან მისვლისას, ნახეს, რომ მასში ყველანი გარდაცვლილები იყვნენ. მას შეჯახებამდე მეორე ავტომობილი არ დაუნახავს, არც ჰქონდა საშუალება თ-----ის მიმართულებით მოძრავი ავტომობილები დაენახა, თ-----ის გზა მისთვის იყო დაფარული. ადგილზე მისვლისას არ გაუგონია ვინმეს

საუბარი, ვინც ამბობდა თუ როგორ და რატომ მოხდა შეჯახება. მან შემთხვევის ადგილზე ნახა „BMW-ს“ მძღოლი, მას შემდეგ რაც ის მანქანიდან გადმოვიდა. მოწმის თქმით, მძღოლი შოკურ მდგომარეობაში იმყოფებოდა, კონტუზიაც ჰქონდა, ფეხზე ვერ დგებოდა, დაახლოებით 10-15 წუთის განმავლობაში იჯდა.(სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ლ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს სამსახურებრივი სატვირთო ავტომობილით ბ-----იდან გაემგზავრა წითელი ხიდის მიმართულებით. მას მიჰქონდა თანამშრომელთა ინვენტარი, ხოლო თვითონ თანამშრომლები მგზავრობდნენ ავტობუსებით. გზაში მსვლელობისას, მის წინ მიმავალ ავტობუსს გაუსკდა საბურავი და გაჩერდნენ წ-----ის სოფელ ო-----ში გამავალ საავტომობილო მაგისტრალზე. მოხრეშილ გვერდულზე გაჩერებული იყვნენ ორი ავტობუსით და ერთი სატვირთო მანქანით. ის ჩამოვიდა მანქანიდან და ათვალიერებდა დაზიანებულ საბურავს. რა დროსაც მოულოდნელად გაიგონა დიდი ავტომობილის გავლის ხმა ს-----იდან ზესტაფონის მიმართულებით, რასაც მალევე მოჰყვა შეჯახების ხმა. მას პირადად ეს ავტომობილი არ დაუნახავს, მაგრამ მძღოლია და კარგად იცის დიდი ავტომობილის ხმა. ასეთი ხმა დამახასიათებელია ტრაილერისთვის. დასმულ შეკითხვაზე მოწმემ განმარტა, რომ ტრაილერის გავლისთანავე გაიგონა ავტომობილის დამუხრუჭებისა და ღრჭილის მსგავსი ხმა და შემდეგ შეჯახების ხმა. მოწმის განმარტებით, მისი სატვირთო ავტომობილის ბოლოდან შეჯახების ადგილამდე იქნებოდა დაახლოებით 20-30 მეტრი მანძილი.(სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ზვიად ჭილაძის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისისათვის მუშაობდა საქართველოს სასაზღვრო პოლიციაში, მე-3 სამმართველოს მეორე სექტორში. 2016 წლის 21 ივლისს მოდიოდნენ ბ-----ის მხრიდან, გაჩერებულები იყვნენ შემოვლით გზაზე, ქუთაისის ავტობანზე. ისინი იმყოფებოდნენ სამი სატრანსპორტო საშუალებით. დაზიანებული იყო ერთ-ერთი ავტომობილის საბურავი. თავად იჯდა ავტობუსში, რომელიც იდგა პირველი, მარცხენა მხარეს, მეოთხე სავარძელზე, მათ შემდეგ იდგა დიდი მანქანა და მერე პატარა. მეუღლეს ესაუბრებოდა ტელეფონით, როდესაც გაიგონა დიდი, შეჯახების ხმა, გაუთიშა მეუღლეს ტელეფონი და დარეკა 112-ში, ოპერატორს ესაუბრებოდა და თან ცდილობდა ავტობუსიდან ჩამოსვლას, გამომდინარე იქედან, რომ მასთან ერთად ბევრი ხალხი იყო, ავტობუსიდან ჩამოსვლა გაუძნელდა. ჩამოვიდა ავტობუსიდან და ათვალიერებდა ირგვლივ ყველაფერს, თუ რამეს დაინახავდა, რომ ეთქვა ოპერატორისთვის სად იყვნენ. შენიშნა ბანერი, სადაც ეწერა ქალაქის დასახელება, საგზაო აღმნიშვნელი ციფრებიც და აუხსნა ოპერატორს თუ რა ადგილზე იმყოფებოდა. მათი საუბარი გაგრძელდა დაახლოებით 5 წუთი ან ცოტა მეტი. როდესაც საუბარი დაასრულა, მობრუნდა და მივიდა ავარიის ადგილზე. ბიჭებმა გზა გადაკეტეს, რომ მანქანები იმ მხარეზე არ

გადასულიყვნენ. ორივე მანქანა დამტვრეული იყო, პატარა მანქანაში ორი მანდილოსანი იყო და ერთი მამაკაცი, როგორც შემდგომ გაიგო, ერთმანეთს შეეჯახა „BMW-ს“ მარკისა და „ნისანის“ მარკის მანქანა. მან ადგილზე არ იცოდა თუ ვინ იყო „BMW-ს“ მარკის ავტომობილის მძღოლი, შემდგომში გაიგო, როდესაც ის ავტობუსში ბრუნდებოდა. შეჯახების ხმის გაგონებამდე მოწმე არ აკვირდებოდა გზას და არ შეუძლია თქვას რა მდგომარეობა იყო იმ მომენტისთვის მაგისტრალზე. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ვ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა საქართველოს სასაზღვრო პოლიციის მე-3 სამმართველოში მობილური ოცეულის უმცროსი ინსპექტორის თანამდებობაზე. აღნიშნულ დღეს იმყოფებოდნენ მოვლინებით ბ-----ის პირველ სამმართველოში, ამაგრებდნენ თურქეთ-საქართველოს საზღვარს. დაბრუნებისას, ავტობუსს, რომლითაც ისინი მოძრაობდნენ საბურავი გაუსკდა. გამომდინარე იქედან რომ დაზიანებული ავტობუსით მგზავრების გადაყვანა შეუძლებელი იქნებოდა, იგივე მათი კუთვნილი სატვირთო ავტომანქანით სურდათ გაეგრძელებინათ გზა. ის ჩამოდიოდა ავტობუსიდან, იყურებოდა მინდვრების მხარეს, რა დროსაც გაიგო საბურავების ღრჭიალის ხმა და მალევე მოჰყვა სავარაუდოდ შეჯახების ხმაც. როცა მან გაიხედა, ავარია უკვე მომხდარი იყო. გაიქცნენ პირველადი დახმარების აღმოჩენის მიზნით. მოვლინებულნი იყვნენ ალბათ 60 თანამშრომელი, რომლებიც გადაადგილდებოდნენ ორი ავტობუსით, სატვირთო ავტომობილზე ჰქონდათ თავიანთი ბარგი, სამსახურისა და პირადი ნივთები. თავად მგზავრობდა შედარებით მსუბუქი, პატარა ავტობუსით, რომელსაც საბურავი გაუსკდა. პირველი მიდიოდა დიდი ავტობუსი, შუაში ისინი იყვნენ და მათ შემდეგ სატვირთო ავტომობილი. შემთხვევის ადგილიდან დაახლოებით 50 მეტრის რადიუსში იმყოფებოდნენ და მალევე მივიდნენ იქ, სადაც დახვდათ მძიმედ დაზიანებული ავტომობილები, ხალხიც სავარაუდოდ მძიმედ დაზიანებულები იყვნენ. ერთი იყო „BMW-ს“ მარკის ავტომობილი და მეორე მანქანა იყო პატარა შავი ფერის, რომლის სახელსაც ვერ იხსენებს. მანქანის ღრჭიალის გაგონებაზე მან აუჩქარა ფეხს, რათა მალე ჩასულიყო ავტობუსიდან და ენახა თუ რა ხდებოდა. საბურავების ღრჭიალის ხმის გაგონებიდან შეჯახების ხმის გაგონებამდე დაახლოებით გავიდოდა 5 წამი. სანამ შემთხვევა მოხდებოდა მოწმეს არ მიუქცევია ყურადღება გზის სავალი ნაწილისთვის, მაგრამ აღნიშნავს, რომ მოძრაობა შეინიშნებოდა. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე მ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის იმერეთის მთავარ სამმართველოში, პატრულ-ინსპექტორად, ასრულებდა სამსახურებრივ მოვალეობას თავის მეწყვილე ათეულის მეთაურ ს-----ესთან ერთად. დაახლოებით 16:30 საათზე შემოვიდა შეტყობინება რადიო სადგურის საშუალებით, რომ წ-----ის სოფელ ო-----ში გამავალ

ავტომაგისტრალზე იყო შეჯახება სხეულის დაზიანებით. ამ დროს ისინი მოძრაობდნენ ს-----იაში აღმაშენებლის ქუჩაზე და დაიწყეს მოძრაობა შემთხვევის ადგილისაკენ, სადაც მივიდნენ დაახლოებით 15 წუთში. აღმოსავლეთის მიმართულებით გზის სავალ ზოლში იყო ორი ავტომანქანა შეჯახებული. შემთხვევის ადგილზე იყო ძალიან ბევრი ხალხი, პირველ რიგში ისინი შეეცადნენ ადგილის დაცვას, რადგან სასწრაფო სამედიცინო დახმარებისთვის და სამაშველო სამსახურისთვის მოქალაქეებს არ შეეძინათ პრობლემა. ამავდროულად, რამდენიმე წუთში მივიდნენ ექსპერტ-კრიმინალისტები და ასევე საგამოძიებო სამსახურიც. „ნისანის“ მარკის ავტომობილის მხოლოდ უკანა ფარები ჩანდა, „BMW-ს“ მარკის ავტომობილში წინა სავარძელზე ჩაჭედილი იყო პირი და სამაშველო სამსახური ცდილობდა მის გადმოყვანას, ასევე იყო ერთი ქალბატონი, რომელიც მანქანიდან უკვე გადმოყვანილი იყო. აღნიშნული მოწმე და მისი მეწყვილე პირველები იყვნენ, რომლებიც მივიდნენ შემთხვევის ადგილზე. ხალხის დიდი რაოდენობის გამო, მათ ვერ შეძლეს მძღოლების ვინაობის გარკვევა. შემდგომში, როგორც მისთვის ცნობილი გახდა, „BMW-ს“ მარკის ავტომობილის მძღოლი იყო მ-----ი, ხოლო „ნისანის“ მარკის ავტომობილის - გ-----ი. მ-----ს არ მიუმართავს არც მისთვის და არც მისი მეწყვილისთვის რაიმე თხოვნით, რომ დაუდგენელი ავტომობილის მიმართ დაუყოვნებლივ გაეტარებინათ ზომები ამ ავტომობილის დასადგენად და მძღოლის დასაკავებლად. მოწმემ აღნიშნა, რომ ის და მისი მეწყვილე გამომძიებლებს ეხმარებოდნენ, რაც გამოიხატებოდა სქემის შესაქმნელად ზომების აღებაში. შემთხვევის ადგილზე მისვლისას მ-----ეს არ მოუკითხავს მ-----ი და არ გასაუბრებია მას. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ს-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს შინაგან საქმეთა სამინისტროს დაცვის დეპარტამენტის მე-3 სამმართველოს მე-2 განყოფილების უფროსად. იმ დღეს ასრულებდა სამსახურებრივ მოვალეობას თავის მეწყვილე მ-----ესთან ერთად. დაახლოებით იქნებოდა 16:30 საათი, როდესაც შეტყობინება შემოვიდა, რომ ადგილი უნდა ჰქონოდა ავტოსაგზაო შემთხვევას ავტობანზე დაახლოებით 237-ე კილომეტრზე. ამ დროს მოძრაობდა ს-----იაში აღმაშენებლის გამზირზე. შეტყობინების მიღებისთანავე დაიწყეს მოძრაობა შემთხვევის ადგილისკენ და დაახლოებით 10-15 წუთში გამოცხადნენ აღნიშნულ ადგილზე, სადაც დაინახა სამხედრო მოსამსახურეების მანქანები, იქ ასევე სამხედრო მოსამსახურეები იყვნენ განლაგებულნი, რომლებიც მათ მისვლამდე შეესწრნენ ამ ფაქტს და არეგულირებდნენ მოძრაობას. მათი მანქანები განლაგებულები იყო შემთხვევის ადგილიდან დაახლოებით 40-70 მეტრზე. უშუალოდ შემთხვევის ადგილზე მათ საკმაოდ მძიმე სურათი დახვდათ. „ნისანის“ მარკის ავტომანქანა, მოძრავი დასავლეთიდან აღმოსავლეთისაკენ, გაჩერებული იყო გზის უკიდურეს მარჯვენა მხარეს და მასში იყვნენ გარდაცვლილი მოქალაქეები. ქალბატონი, მამაკაცი და უკან ერთი ქალბატონი. მოპირდაპირე მხრიდან, „ნისანის“ მარკის

ავტომობილიდან 4-5 მეტრის მანძილზე იყო „BMW-ს“ მარკის ავტომობილი, რომელიც აღმოსავლეთიდან დასავლეთისაკენ უნდა ყოფილიყო მოძრავი და იყო უკიდურესი ზოლის მარცხენა მხარეს გაჩერებული. გამომდინარე იქედან, რომ „ნისანის“ მარკის მანქანაში გარდაცვლილები იყვნენ და მათ ვეღარ უშველიდნენ, მივიდნენ მეორე ავტომობილთან. მათი მისვლისას მძღოლი არ იყო ავტომანქანაში, როგორც შემდეგ აღმოჩნდა, ეს პიროვნება იყო მ----- კ-----ი. იგი მოძრაობდა, მანქანის გარშემო სწრაფი ნაბიჯებით, იყო შოკურ მდგომარეობაში. მოწმე მივიდა მასთან და ჰკითხა ხომ არ სჭირდებოდა სამედიცინო დახმარება, მაგრამ ფიზიკური დაზიანებები არ ეტყობოდა. ფაქტიურად მათ შორი კომუნიკაცია არ შემდგარა, რადგან მ-----ისაგან მას არანაირი პასუხი არ მიუღია. გამომდინარე ბრალდებულის მდგომარეობიდან, მოწმეს ავარიის ირგვლივ შეკითხვა არ დაუსვამს. მანქანაში მძღოლის გვერდით იყო ჩატყდილი მგზავრი, რომელიც ითხოვდა შველას. მათი მისვლისას ქალბატონი გადმოჰყავდათ აღნიშნული „BMW- დან“ და მოათავსეს ქვემოთ. გზის სავალ ნაწილზე, საკმაოდ მძიმე, უკონტაქტო მდგომარეობაში. ისინი პერიოდულად უკავშირდებოდნენ ხელმძღვანელს, რომელიც შემდგომში გამოცხადდა შემთხვევის ადგილზე, შემდეგ მოვიდა ასევე ოცმეთაურიც. პირველ რიგში სურდათ დახმარებოდნენ იმ პირებს, რომლებიც გადაურჩნენ ავტოსაგზაო შემთხვევას. შემთხვევის ადგილზე, სასწრაფო უკვე გამოძახებული იყო, მათ ასევე გამოიძახეს სამაშველო, საგამოძიებო, კრიმინალისტიკური სამსახურის თანამშრომლები. ის შემთხვევის ადგილზე იმყოფებოდა ყველა საგამოძიებო მოქმედებების ჩატარების ბოლომდე. ისინი ესწრებოდნენ საგამოძიებო სამსახურის მუშაობას, აზომვით სამუშაოებს, ფოტოგადაღებას, ასევე ეხმარებოდნენ სამაშველო სამსახურის თანამშრომლებს მანქანებიდან მგზავრების გადმოყვანაში. მან დაადასტურა მისი ხელმოწერა შემთხვევის ადგილზე შედგენილ ოქმზე. ავტობანზე ნ-----ედან ს-----იამდე დგას სიჩქარის შემზღუდავი საგზაო ნიშნები არა უმეტეს 90 კმ/სთ სიჩქარისა, ორივე მიმართულებით. მოწმის განმარტებით, მას იქ მყოფი არც ერთი პირისთვის არ დაუსვამს შეკითხვა, თუ რა ვითარებაში მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა.(სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ე-----ძის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს საპატრულო პოლიციის იმერეთის მთავარ სამმართველოში. 2016 წლის 21 ივლისს ის მუშაობდა ს-----ის მე-3 განყოფილებაში პატრულ-ინსპექტორად. მისი ბორტის ნომერი იყო 305. ის უშუალოდ შემთხვევის დღეს არ მუშაობდა, თუმცა, შემდეგ მოახდინა ბრძანების საფუძველზე მანქანის გადაყვანა სპეციალურ სამხარეო შენობაში, სადაც მოხდა კამერების ამოღება. ეს მანქანა იყო შეჯახების ადგილზე მისული, მას გააჩნია კამერა რომელიც 24 საათის განმავლობაში იღებდა და აინტერესებდათ რაიმე ჰქონდა თუ არა გადაღებული მანქანაში დამონტაჟებულ კამერას. აღნიშნულთან დაკავშირებით გამომძიებლის მიერ შედგა ოქმი. მოწმემ დაადასტურა თავისი ხელმოწერა ოქმზე. გამომდინარე იქედან, რომ მაგისტრალზე ორმხრივი მოძრაობაა, არსებობს ნიშნები,

რომელზეც არის 90 კმ/სთ შეზღუდვა. ნიშნები დაყენებულია დაახლოებით 2 კმ მანძილზე ან ცოტა მეტში, როგორც დასავლეთის ასევე აღმოსავლეთის მიმართულებით. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ო-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა იმერეთის საექსპერტო კრიმინალისტიკურ სამსახურში უფროსი ექსპერტის თანამდებობაზე. აღნიშნულ დღეს იმყოფებოდა სამსახურში მორიგედ. საპატრულო პოლიციიდან მიიღეს შეტყობინება ავტოსაგზაო შემთხვევის ფაქტთან დაკავშირებით. აღნიშნულ მისამართზე გავიდნენ ის და მისი მეწყვილე მ-----ე. შემთხვევის ადგილზე დახვდათ ორი დაზიანებული ავტომანქანა, სამი პიროვნება გარდაცვლილი. მის მიერ მოხდა შემთხვევის ადგილის დასურათება, ფოტოაპარატ „ნიკონის“ საშუალებით, გამომძიებელთან და მის მეწყვილესთან ერთად. აღნიშნულზე შედგა ოქმი და მოაწერა ხელი. აღნიშნული ოქმის სისწორე მოწმემ პროცესზეც დაადასტურა. ფოტოების გადაღება ექსპერტმა ავტომატურ რეჟიმში მოახდინა. შემთხვევის ადგილზე მისვლისას მათ იქ დახვდათ, როგორც საპატრულო პოლიციის თანამშრომლები, ასევე ჯარისკაცებიც. მათ მისვლამდე ასევე იქ იყო სასწრაფო დახმარება, სახანძრო და სამაშველო სამსახური. გზის სავალი ნაწილიდან იყო მოცილებული სამხედროების სატვირთო მანქანა. მანძილი სამხედრო ავტომანქანებსა და შეჯახებულ ავტომანქანებს შორის იქნებოდა არანაკლებ 40-50 მეტრისა. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე მ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს საქართველოს შინაგან საქმე სამინისტროს იმერეთის საექსპერტო კრიმინალისტიკური დეპარტამენტის მთავარი ექსპერტის თანამდებობაზე. 2016 წლის 21 ივლისს იყო განაწესში, თავისი მორიგეობის გრაფიკში. დღის მეორე ნახევარში შემოვიდა შეტყობინება, რომ წ-----ში, ავტობანის ტერიტორიაზე მოხდა ავტოსაგზაო შემთხვევა. შეტყობინებისთანავე გავიდნენ შემთხვევის ადგილზე დასათვალიერებლად. ადგილზე მისვლისთანავე გააკეთეს ფოტოგრაფირება, დააფიქსირეს შემთხვევის ადგილი. ძირითადად ფოტოგრაფირებას მისი მეწყვილე აკეთებდა, ხოლო ის გამომძიებლის მითითებით ეხმარებოდა ნუმერიზაციაში, დალაგებაში. შემთხვევის ადგილზე დახვდა „ნისან ტიდას“ მარკის ავტომობილი, რომელშიც იყო ორი გარდაცვლილი, ერთი პიროვნება დასვენებული იყო მანქანის ახლოს. „BMW-ს“ მარკის ჯიპში იყო ერთი პიროვნება, რომელსაც საგანგებო სიტუაციების მაშველები ეხმარებოდნენ გადმოყვანაში. შემთხვევის ადგილზე მას დახვდა სამხედრო პირები, მაგრამ რაოდენობას ზუსტად ვერ ასახელებს. საპატრულო პოლიციას ლენტით ჰქონდათ დაცული ტერიტორია. მიმდებარე ტერიტორიაზე იყვნენ სამხედრო სამსახურის მანქანებიც, რომლებიც განლაგებულნი იყვნენ ს-----იდან თ-----ის მიმართულებით. შემთხვევის ადგილიდან სამხედრო მანქანები განლაგებულნი იყვნენ არანაკლებ 40 მეტრისა. მოწმემ დაადასტურა მისი ხელმოწერა, შემთხვევის ადგილზე შედგენილ ოქმზე. (სასამართლო სხდომის

ოქმი).

მოწმე ა-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მიდიოდა თ-----იდან ბ-----ის მიმართულებით, მეგობრებთან ერთად. მოძრაობდა კ-----ის კუთვნილი ნისანის მარკის ავტომობილით, ავტომობილს მართავდა კ-----ე, წინა სავარძელზე იჯდა მ-----ე და უკანა სავარძელზე ნ-----ე, რომელსაც ეძინა. ის იჯადა ავტომობილში მძღოლის სავარძლის უკან და არ დაუნახავს შეჯახების მომენტი, რადგან ტელეფონით იყო გართული. მძღოლ კ-----ის ყვირილის შემდეგ გამოიხედა და თან მანქანის ნაწილები შეეყარა მათ მანქანას, ხოლო გაჩერების შემდეგ აღიქვა რაც ხდებოდა. მანქანიდან გადმოსვლისას, როდესაც ისინი შეჯახების ადგილთან მივიდნენ, დაინახეს სამხედრო პირები, ასევე მათი ორი მანქანა. ავარიის ადგილზე მოწმეს არ გაურკვევია და არ უკითხავს თუ რა მოხდა, ხოლო შემდეგ უკვე როდესაც მათი დაკითხვა დასრულდა, ის დაინტერესდა თუ რა მოხდა. პირადად არ დაუნახავს, მაგრამ კ-----ისგან გაიგო, რომ დიდი სიჩქარით სხვა ავტომობილიც მოძრაობდა და ასევე ტრაილერიც. ავარიის შემდეგ ისინი ჯერ იმყოფებოდნენ საავადმყოფოში, რადგან იცნობდა გ-----ი ლ-----ეს და მის მეუღლე ნ-----ს, შემდეგ წაიყვანეს დაკითხვაზე. მოწმისა და კ-----ის შეხვედრა მოხდა პოლიციის შენობაში, რადგან მანამდე სხვადასხვა საავადმყოფოებში იყვნენ, ხოლო სასტუმროში მისვლის შემდეგ ისაუბრეს მომხდარ ავარიაზე და კ-----ემ მას მოუყვა სხვა დეტალებიც. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე კ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს ქალაქ თ-----იდან მიდიოდა კ-----ში ავტომობილით. თ-----იდან გამოვიდა 12:00 საათზე და დაახლოებით 4 საათისთვის აღნიშნულ მონაკვეთზე დაიწყო მოძრაობა. გზაზე შესვლისას, მარჯვენა ზოლში დადგა, ჩართო კრუიზ კონტროლი და 90 კმ/სთ სიჩქარით დაიწყო მოძრაობა. შემდეგ დაეწია შავი ფერის X5-ს, ის იყო მარცხენა ზოლში. სანამ ავარია მოხდებოდა, ისინი ერთად მოძრაობდნენ გარკვეული პერიოდის განმავლობაში, მათ შორის მანძილი დაახლოებით იყო 40 მეტრი. შემდეგ ტრაილერი გამოჩნდა, ტრაილერს რომ ჩაუარა ამ მანქანამ, აიღო რული მკვეთრად მარჯვნივ, ამ დროს მოცურდა მანქანა, ამავე დროს გამოჩნდა მანქანა, რომელიც ასწრებდა ტრაილერს და მოხდა ავარია, მანქანა მოცურებულ მდგომარეობაში გადავიდა საპირისპირო მხარეს და შეეჯახა სხვა ავტომობილს. მან შემთხვევის მერე გააჩერა მანქანა. მის გვერდი იჯდა მისი შეყვარებული მ-----ე, დეიდაშვილი ნ-----ე და მეგობარი სანდრო ვასაძე. ის მანქანიდან გადმოვიდა და გაიქცა „ნისან ტიდას“ მიმართულებით და თან რეკავდა სასწრაფოში. სანამ მივიდოდა ფიქრობდა, რომ ცოცხლები იყვნენ, თუმცა, მანქანასთან მისვლისას ნახა, რომ გოგონა და ბიჭი გარდაცვლილი იყვნენ, ხოლო უკან ერთი გოგო დავარდნილი იყო და მან, მისმა მეგობარმა და ჯარისკაცმა გადმოიყვანეს მანქანიდან, ამ დროისთვის ის ცოცხალი იყო. შემდეგ უკვე გაიქცა მეორე მანქანისკენ, რომელიც ამოტრიალებული იყო და მათ კარი მოგლიჯეს და გადმოვიდა კ-----

-----ი. მერე ჯარისკაცებიც მივიდნენ და გადმოატრიალეს მანქანა. მანქანის გადმოტრიალებისას ნახეს, რომ ძირს ეგდო გოგონა. იქვე იყო გ-----ი ლ-----ე დამტვრეული. მისი მეგობარი სასწრაფოს გაჰყვა, ხოლო თავად ბოლომდე დარჩა მანამ, სანამ კ-----ი არ წაიყვანეს. შემდეგ თავადაც წაიყვანეს დაკითხვაზე. მოწმის განმარტებით, შეჯახებამდე მან იმოძრავა ისე, რომ მის სამოძრაო ზოლში სხვა ავტომობილი არ მოძრაობდა. „BMW-ს“ სამოძრაო ზოლშიც სხვა ავტომობილი არ მოძრაობდა. მოძრაობისას მისი ყურადღება მიიქცია ტრაილერმა, რომელიც შუა ზოლში, თ-----ის მიმართულებით მოძრაობდა. ტრაილერმა გვერდით ჩაუარა სამხედროების მანქანებს, რომლებიც სავალი გზის იქეთ იყვნენ გაჩერებული. იქვე დგა ორი ავტობუსი და ჯარისკაცები ფორმებში, ავტობუსები ერთმანეთის უკან ახლოს იდგნენ ერთმანეთთან. როდესაც „BMW-მ“ მანევრი გააკეთა, ის ტრაილერის უკანა ნაწილთან იყო. მან არ იცის, რატომ შეასრულა მან მარჯვენა მხარეს მანევრი, ავტომობილის მძღოლმა მარჯვნივ აიღო საჭე, მერე სავარაუდოდ ვეღარ დაიმორჩილა. მთელი უკანა ნაწილით ავარდა ჰაერში და დადგა გვერდულად და უკვე გვერდულად დაიწყო სრიალი, მოცურება და მოცურებულ მდგომარეობაში გადავიდა საპირისპირო ზოლში, რა დროსაც მოხდა შეჯახება. როცა „BMW-მ“ შეასრულა მანევრი, მის წინ, დასავლეთის მიმართულებით არ მოძრაობდა სხვა ავტომობილი, გზა იყო თავისუფალი, ის გადმოვიდა მარჯვენა მხარეს, კ-----ის სავალ ზოლში, რა დროსაც მან მანქანა დაამუხრუჭა, ხოლო შეჯახებისას მის მანქანას მოხვდა სხვა მანქანის ნაწილები. როდესაც „BMW-ს“ მძღოლმა საჭე აიღო მარჯვნივ, მისი თვალთახედვის არეში ტრაილერთან ერთად მოხვდა ღია ფერის ავტომობილი. მან თვალი მოჰკრა, რომ ტრაილერმა და ღია ფერის მანქანამ ერთად ჩაიარეს, ჯერ ტრაილერმა და შემდეგ მოჰყვა აღნიშნული ღია ფერის ავტომობილი, ეს ყველაფერი მოხდა, რაც BMW გადავიდა გვერდზე, უკვე მოცურების მომენტში, ალბათ 2 წამის განმავლობაში. მოწმეს ამ ავტომობილის არც ზუსტი ფერი და არც მარკა არ ახსოვს. შეჯახებისას კ-----ემ მაშინვე გააჩერა თავისი ავტომობილი და მის მეგობრებთან ერთად პირველები მივიდნენ შეჯახების ადგილზე. ის დაახლოებით საათნახევარი იმყოფებოდა შემთხვევის ადგილზე, სანამ გ-----ი ლ-----ე არ ამოიყვანეს და არ წაიყვანეს, რადგანაც ის იცნობდა გ-----ის შორიდან. კ-----ემ უთხრა პატრულის თანამშრომელს, რომ ის უკან მოყვებოდა შავ ჯიპს და დაინახა მანქანების შეჯახება. შემთხვევის ადგილზე მას სამართალდამცავი ორგანოების თანამშრომლები არ გასაუბრებია, უთხრეს, რომ შემდეგ გაესაუბრებოდნენ გამომძიებლები და წაიყვანეს დაკითხვაზე შემთხვევიდან ალბათ 2 საათში. მოწმემ დაადასტურა მის მიერ გამოძიებაში მიცემული ჩვენება, ასევე აღნიშნა, რომ გამომძიებლისთვის მიცემულ ჩვენებაში მას არ უხსენებია ღია ფერის ავტომობილი და არც სამხედრო ავტობუსების შესახებ რაიმე, რასაც ხსნის იმით, რომ გამომძიებლებს კონკრეტულად ამ თემასთან დაკავშირებით კითხვა არ დაუსვამთ. მას კითხვა დაუსვეს ტრაილერის შესახებ და დაადასტურა კიდევ, რომ გზაზე იმყოფებოდა ტრაილერი, სხვა კითხვა მისთვის არ დაუსვამთ. ის ძალიან აღელვებული იყო ამ დროს და არ ჩაუთვლია მნიშვნელოვნად, ეს ფაქტი, რომ თავისი ინიციატივით

მოეხსენებინა მათთვის ეს დეტალები. კ-----ე ღამე დარჩა ქუთაისში, იმ პირებთან ერთად, ვინც მასთან ერთად იმყოფებოდა მის ავტომობილში. მან თავის მეგობრებთან ერთად ისაუბრა მომხდარი ფაქტის შესახებ, მოყვა მსუბუქ ავტომობილზეც. როდესაც ადვოკატმა ნ-----ემ ნახა კ-----ე, მან ყურადღება გაამახვილა ღია ფერის მანქანაზე და ჯარისკაცების ავტობუსებზე, რაზედაც განაცხადა, რომ გამოძიებისთვის ჩვენების მიცემის დროს მას ამ ფაქტისთვის მნიშვნელობა არ მიუნიჭებია. მისთვის ცნობილი არ არის „BMW-ს“ მარკის ავტომობილის მანევრის მიზეზი. ტრაილერის შესახებ გამომძიებელმა ჰკითხა, მანამდე, შემთხვევის ადგილზეც საუბრობდნენ ამ ტრაილერის შესახებ. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ა-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, შემთხვევის დროს მუშაობდა საპატრულო პოლიციის უფროსი გამომძიებლის თანამდებობაზე. მისი განმარტებით, უპირველესი მოვალეობა რაც მას აკისრია, ეს არის სისხლის სამართლის საქმეზე გამოძიების წარმოება სრულყოფილად და ობიექტურად. მან დაადასტურა, რომ 2016 წლის 21 ივლისს, მის მიერ იქნა დაკითხული მოწმე კ-----ე, მ-----ე და ზ-----ე. შემთხვევა მოხდა 2016 წლის 21 ივლისს, ამ დღეს მოწმე ასრულებდა თავის სამუშაო მოვალეობას. დღის მეორე ნახევარში სამორიგეო განყოფილებაში მიიღეს შეტყობინება, რომ წ-----ში, სოფელ ო-----ში გამავალ საავტომობილო გზაზე მომხდარი იყო ავტოსაგზაო შემთხვევა. შემთხვევის შედეგად გარდაიცვალა რამოდენიმე ადამიანი. ის გავიდა შემთხვევის ადგილზე, თუმცა, რაიმე სახის საგამომძიებო მოქმედება ადგილზე არ შეუსრულებია. ერთ-ერთი მოქალაქე კ-----ე, რომელიც შემდეგ მის მიერ იქნა დაკითხული, მიუთითებდა გარკვეულ გარემოებებს, რომ იყო შემთხვევის ფაქტის თვითმხილველი პიროვნება და გააჩნდა გარკვეული ინფორმაცია მომხდარ ფაქტთან დაკავშირებით. ამ ნიშნის გამო, გამომძიებელმა შესთავაზა მას წინადადება, რომ ის იქნებოდა დაკითხული აღნიშნულ ფაქტთან დაკავშირებით მოწმის სახით და შემდეგ თავისი ავტომობილით წამოვიდა საპატრულო პოლიციაში, სადაც გამოიკითხა კ-----ე. მოწმის დაკითხვის დროს, მას გააცნო საქმის არსი, რის გამოც ხდებოდა მისი მოწმის სახით დაკითხვა არსებულ სისხლის საქმესთან დაკავშირებით და განუმარტა უფლება-მოვალეობები, მათ შორის ის, რომ ყველაფერი ეთქვა მისთვის ცნობილი გარემოებების შესახებ, წინააღმდეგ შემთხვევაში მისი ქმედება დასჯადი იქნებოდა კანონმდებლობის შესაბამისად. ის ჩვენება რაც მან მიიღო კ-----ისგან, დეტალურად იქნა შეტანილი ოქმში. დაკითხვის დასრულების შემდეგ კ-----ე, დეტალურად გაეცნო მის მიერ მიცემულ ჩვენებას და არ გამოუთქვამს რაიმე შენიშვნა, რაიმეს დამატების სურვილი თავის ჩვენებაზე. ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს, საქმისთვის ძალიან მნიშვნელოვანია შემთხვევის ადგილის მახლობლად მოძრავი ავტომობილების დაფიქსირება. კ-----ეს ჩვენების მიცემისას არ უთქვამს რაიმე, რომელიმე ავტომობილის შესახებ, რომელიც მ-----ის ავტომობილს საფრთხეს უქმნიდა. კონკრეტულ საქმესთან

დაკავშირებით, გამომძიებლის მხრიდან იყო ყველა კითხვა დასმული შემთხვევის მექანიზმთან დაკავშირებით. ა-----ის მიერ დაკითხულ იქნა, აგრეთვე კ-----ის თანმხლები გოგონა და ასევე სასაზღვრო პოლიციის თანამშრომელი. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე დ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს საპატრულო პოლიციის დეპარტამენტის იმერეთის მთავარი სამმართველოს განყოფილებაში, გამომძიებლის თანამდებობაზე. აღნიშნულ სისხლის სამართლის საქმესთან მას ჰქონდა შეხება გამომდინარე იქედან, რომ იყო საგამომძიებო ჯგუფის წევრი. მის მიერ დაკითხული იქნა მოწმეები, რომლებმაც ჩვენება მისცეს საქმის ირგვლივ, ყველა გაეცნო თავის ჩვენებას და დაადასტურეს ხელის მოწერით. მის მიერ გამოიკითხა მოწმეები. რაიმე განსაკუთრებულ შემთხვევებს ადგილი არ ჰქონია. მოწმეები დაიკითხნენ თანმიმდევრობით, გაფრთხილდნენ ცრუ ჩვენების მიცემისათვის, გაეცვნენ დაკითხვის ოქმებს და დაკითხვის ოქმში არსებული გარემოებების სისწორე დაადასტურეს ხელის მოწერით. მოწმე დ-----ის განმარტებით, ის ყველა შეკითხვას დაკითხვის ოქმში არ აფიქსირებს, მოწმეს უსვამს რამდენიმე შეკითხვას და შემდეგ მას აძლევს საშუალებას მოყვეს არსებული ფაქტი. კითხვებზე პასუხი აისახება თავისუფალი თხრობის პრინციპით. მას ვალდებულება არ აკისრია, რომ მის მიერ დასმული შეკითხვები ასახოს დაკითხვის ოქმში (სასამართლო სხდომის ოქმი).

იგივე ფაქტობრივი გარემოებები დაადასტურეს სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხულმა გ-----ი შ-----ემ, ი----- ს-----ემ და მ-----ემ. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ი----- ნ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მიდიოდა ოჯახთან ერთად ბ-----ში. დაინახა ავტოსაგზაო შემთხვევა და არ გაჩერებულა, მან გააგრძელა თავისი გზა, რადგან მანქანაში ბავშვები ისხდნენ და არ სურდა მათ ეს ყველაფერი დაენახათ. სანამ ავტოსაგზაო შემთხვევა მოხდებოდა, მანამდე არაფერი არ მომხდარა, რამაც მისი ყურადღება მიიქცია. ავტოსაგზაო შემთხვევამდე, დაახლოებით 30-40 წამით ადრე მოწმეს დიდი სიჩქარით გადაუსწრო შავი ფერი ავტომობილი, მაგრამ აღნიშნული ავტომობილი არ იყო „BMW-ს“ მარკის. გამომდინარე იქედან, რომ თავად ნელა, 60 კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდა, ნებისმიერი სწრაფად მოსიარულე მანქანა მიიქცევდა მის ყურადღებას. სწორედ ასე მოხდა ამ შემთხვევაშიც, აღნიშნული შავი ფერის ავტომობილი მოძრაობდა დიდი სიჩქარით და ამან მიიქცია ყურადღება. როდესაც მან შემთხვევის ადგილას გაიარა, დაინახა, რომ შეჯახებული იყვნენ „BMW-ს“ და „ნისან ტიდას“ მარკის ავტომობილები. მოწმე აღნიშნავს, რომ ის იცნობს დაზარალებულ მ-----ს, ისინი არიან ნათლია-მირონები და ოჯახებით ახლობლობენ. თავად ბ-----იდან დაბრუნდა 10 დღის

შემდეგ და შეხვდა მ-----ს, მაგრამ უშუალოდ მომხდარ ფაქტთან დაკავშირებით, მათ არ უსაუბრიათ, უბრალოდ მან მეზობლებთან საუბრისას აღნიშნა, რომ შეესწრო მომხდარ ფაქტს. 2 თვის შემდეგ მ-----ი დაუკავშირდა და უთხრა, რომ მისულიყო მასთან სახლში და გამომძიებლებისთვის მოეყოლა იმ ფაქტის შესახებ, რასაც შეესწრო. ჩვენების მიცემის შემდეგ მან ჩვენების ოქმზე გააკეთა ხელმოწერა, მაგრამ ჩვენებას არ გასცნობია. ჩათვალა, რომ რასაც ის ამბობდა ყველაფერი იქნებოდა ზუსტად დაწერილი. მოწმე განმარტავს, რომ მოძრაობდა მარჯვენა ზოლის შუა ნაწილში. მას არ ახსოვს, აღნიშნულ შავ ავტომობილს მოჰყვებოდა თუ არა სხვა ავტომობილი. შავი ავტომობილის გადასწრების შემდეგ, მას დაახლოებით ერთ წუთში მოუწია, ავტოსაგზაო შემთხვევის ადგილზე მისვლა. გასწრების მომენტიდან დაახლოებით 40 წამში მან შეამჩნია, რომ მოხდა შეჯახება, თუმცა, ავარიის მომენტი არ დაუნახავს. მოწმემ განმარტა, რომ სასამართლო პროცესზე მიცემული ჩვენება არის სწორი და არა გამომძიებლისთვის მიცემული ჩვენება. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ზ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს საქართველოს შინაგან საქმეთა სამინისტროს იმერეთის მთავარი სამმართველოს საგამომძიებო განყოფილების გამომძიებლად 2007 წლიდან, 2016 წლის 21 ივლისს მუშაობდა მორიგე გამომძიებლად. დღის განმავლობაში შემოვიდა შეტყობინება, რომ წყალტუბოს რაიონის სოფელ ო-----ში გამავალ გზაზე ადგილი ჰქონდა ავტოსაგზაო შემთხვევას, ჯანმრთელობის დაზიანებით და გარდაცვალებით. მის მიერ დაუყოვნებლივ იქნა დაწყებული გამოძიება და მოხდა ადგილზე გასვლა. მასთან ერთად ადგილზე იმყოფებოდა გამომძიებელი ა-----ე. პარალელურად სამორიგეო ნაწილიდან შეტყობინება გადაეცა საქსპერტო-კრიმინალისტიკურ ბიუროს და მოხდა ექსპერტების გამოსვლა ადგილზე. შემთხვევის ადგილზე მისვლისას დახვდათ შემდეგი სურათი: ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის გვერდულზე, ერთმანეთთან ახლოს შეჯახებულ მდგომარეობაში იყო ორი ავტომობილი, ერთი იყო „ნისანის“ მოდელის ავტომობილი და მეორე იყო „BMW X5“ მარკის ავტომობილი. ნისანის მოდელის ავტომობილში, წინა სავარძლებზე იყო ორი გარდაცვლილი ქალბატონი და მამაკაცი, როგორც შემდეგ გაირკვა გ-----ი და მისი მეუღლე--- კ-----, ხოლო ავტომობილის უკანა მარჯვენა ნაწილთან გვერდულზე იწვა გარდაცვლილი ქალბატონი, როგორც შემდეგ გაირკვა - ა-----ე. რაც შეეხება „BMW X5“ მარკის ავტომობილს, წინა მარჯვენა სავარძელზე ჩაჭედილი იყო ახალგაზრდა მამაკაცი, რომელიც როგორც აღმოჩნდა იყო გ-----ი ლ-----ე და მაშველები ცდილობდნენ მის გამოყვანას. მასში იყო კიდევ ორი ქალბატონი: გ-----ი ლ-----ის მეუღლე და მ-----ის მეუღლე, რომლებიც გადაიყვანეს საავადმყოფოში, ხოლო თავად მძღოლი მ-----ი იყო შემთხვევის ადგილზე. სიტუაციაში გასარკვევად ის შეეცადა მასთან გასაუბრებას, ჰკითხა თუ რა მოხდა, თუმცა მ-----ი იყო აღელვებული და გამომძიებელთან საუბარზე უარი განაცხადა.

აღნიშნულის შემდეგ დაიწყო შემთხვევის ადგილის დათვალიერება. შემთხვევის ადგილზე, კერძოდ ს-----ისკენ მიმავალ სამოძრაო ზოლში გზის სავალ ნაწილზე აღნიშნებოდა ორი ურთიერთპარალელური საბურავის მოხვევის რკალისებური კვალი, რომელიც მის მიერვე იქნა დაფიქსირებული და აზომილი. აღნიშნული კვალი მიდიოდა ზესტაფონის მიმართულებით სამოძრაო ზოლისაკენ, სადაც ნანახი იქნა ასფალტის ტეხვის კვალი და ნამტვრევების ჩამონაყარი, რაც მიჩნეული იქნა შეჯახების ადგილად. აღნიშნული შეჯახების ადგილი გაზომილ იქნა, როგორც მოთრევის კვალთან მიმართებაში ასევე გაზომილი იქნა ავტომობილების მიმართებით. შემთხვევის ადგილზე არსებული კვლები მის მიერ აღწერილი და დაფიქსირებულ იქნა შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმში, გარდა ამისა, ექსპერტ-კრიმინალისტების მიერ დაფიქსირდა და დასურათდა ფოტოგადაღების საშუალებით. მან ასევე შეადგინა შემთხვევის ადგილის სქემა, რაც დაერთო შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმს. შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს გ-----ი ლ-----ე და მ-----ი გადმოიყვანეს მანქანიდან და წაიყვანეს საავადმყოფოში. ბოლოს კი ავტომობილები გადაიყვანეს საჯარიმო სადგომზე, რითაც შემთხვევის ადგილის დათვალიერება დასრულდა. შემდეგ გამომძიებლის მიერ მოხდა საავადმყოფოში მისვლა და მ-----ის სისხლის ნიმუშის აღება. ის შეეცადა მასთან გასაუბრებას, ისევ ჰკითხა თუ რა მოხდა და რამ გამოიწვია ავტოსაგზაო შემთხვევა, თუმცა, მან ისევ არ ისურვა პასუხის გაცემა. შესაბამისად, იმ დღესაც ვერ მოხერხდა მისი დაკითხვა მისივე მდგომარეობიდან გამომდინარე. სისხლის ნიმუშის აღების შემდეგ, პარალელურად შექმნილი იყო საგამომძიებო ჯგუფი საქმეზე და დაინიშნა გვამების სამედიცინო ექსპერტიზები. მან დაკითხა მ-----ი, ინტერვენციული მედიცინის ცენტრში, სადაც აჩვენა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს მის სამოძრაო ზოლში შემხვედრი მიმართულებიდან დაახლოებით 10 მეტრში გადმოვიდა მის სამოძრაო ზოლში ღია ფერის ავტომობილი, შეჯახებიდან თავის არიდების მიზნით მან საჭე მკვეთრად აიღო მარჯვნივ, რის გამოც მისი ავტომობილი მოცურდა, დაკარგა მართვა და აღნიშნულმა გამოიწვია ავტოსაგზაო შემთხვევა. საგამომძიებო ჯგუფთან ერთად დაიკითხნენ სხვა მოწმეებიც, კერძოდ, შემთხვევის ადგილზე გაჩერებული სამხედრო პირები, ასევე სხვა მოწმეები, ამ საგამომძიებო მოქმედებების ჩატარების შემდეგ დანიშნა კომპლექსური ავტო-ტექნიკურ, ავტო-ტრასოლოგიური ექსპერტიზა ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში. დასკვნით დადგინდა, რომ ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს ავტოსაგზაო შემთხვევაში მონაწილე ავტომობილები იმყოფებოდნენ ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში. მძღოლ გ-----ის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის დარღვევას ადგილი არ ჰქონია, ხოლო მ-----ს მხრიდან დარღვეული იყო თუ არა საგზაო მოძრაობის წესები დასადგენი იყო. უნდა გარკვეულიყო რეალურად ადგილი ჰქონდა თუ არა ღია ფერის ავტომობილის გადმოსვლას მ----- კ-----ის სამოძრაო ზოლში. შესაბამისად, აღნიშნული დასკვნის საფუძველზე საგამომძიებო ჯგუფთან

ერთად ჩატარდა რიგი საგამოძიებო მოქმედებები, დაიკითხნენ მოწმეები, ამავე დროს დათვალიერდა საპატრულო ეკიპაჟის ვიდეო კამერები, რომლის მიზანი იყო მომხდარიყო იმ ავტომობილების იდენტიფიცირება, რომლებიც მოძრაობდნენ შემთხვევის ადგილამდე ან შემთხვევის შემდეგ. ასევე ენახათ ის პირები, ვისაც შეიძლება რაიმე სახის ინფორმაცია ჰქონოდათ არსებული საქმის ირგვლივ, ან ყოფილიყო ის ავტომობილი, რომელსაც მ-----
-----ი თავის ჩვენებაში აღწერს. აღნიშნული საგამოძიებო მოქმედებების ჩატარების შემდეგ მსუბუქი ავტომობილის არსებობა არ დადასტურდა. ასევე, საქმესთან დაკავშირებით დაკითხულ იქნენ გარდაცვლილების ნათესავები, რათა დადგენილიყო ხომ არ ჰქონდათ მათ რაიმე ინფორმაცია, მომხდართან დაკავშირებით. ერთ-ერთი დაკითხული იყო მ-----ი, გ-----ის მამა, რომელმაც თავის ჩვენებაში აღნიშნა მისი მეზობლი ი-----ი, ის შეესწრო აღნიშნულ ავტოსაგზაო შემთხვევას და მის თქმით, „BMW X5“ მარკის ავტომობილმა მას გადაუსწრო და მ-----მა მოითხოვა ამ პიროვნების დაკითხვა. გამომძიებელმა იმავე დღეს დაკითხა ი-----ი მისივე კუთვნილ საცხოვრებელ სახლში. დაკითხვამდე ის გაფრთხილებულ იქნა ცრუ ჩვენების მიცემის შემთხვევაში, რომ მას დაეკისრებოდა სისხლისსამართლებრივი პასუხისმგებლობა. ი-----მა თქვა, რომ ის მოძრაობდა ქუთაისის შემოვლით გზაზე დაახლოებით 80-90 კმ/სთ სიჩქარით, რადროსაც მას მარცხენა მხრიდან გასწრება გაუკეთა „BMW X5“ მარკის ავტომობილმა, რომელიც მისი განმარტებით მოძრაობდა ძალიან დიდი სიჩქარით, ასევე ამ მარკის ავტომობილმა გასწრება გაუკეთა კიდევ რამდენიმე ავტომობილს და გავიდა მისი თვალთახედვის არედან. დაახლოებით 200-300 მეტრის გავლის შემდეგ დაინახა, რომ ავიდა ბოლი, ხოლო ადგილზე მისვლისას დაინახა „BMW X5“ მარკის ავტომობილი, რომელმაც მას გაუსწრო დაჯახებული იყო „ნისანის“ მარკის ავტომობილთან. მას არ გაუჩერებია ავტომობილი, რადგან მანქანაში ჰყავდა ბავშვები და არ სურდა მათ დაენახა ეს ყველაფერი. ი-----
-----ი გაეცნო დაკითხვის ოქმს, წაიკითხა ის და შესაბამისად ხელის მოწერით დაადასტურა. შემთხვევის ადგილზე ასევე იმყოფებოდნენ სამხედროები, მათი ავტომობილი იყო დაზიანებული, ამ მიზეზით იყვნენ გაჩერებულები და ელოდებოდნენ დამხმარე ბრიგადის მოსვლას, შემთხვევის ადგილთან იყვნენ ძალიან ახლოს, შესაბამისად, ისინიც გამოიკითხნენ მოწმის სახით, რადგან იყვნენ ფაქტის უშუალო თვითმხილველები. დაკითხულ მოწმეთაგან არცერთი არ ადასტურებდა მსუბუქი ავტომობილის არსებობას. თუმცა, არსებობდა მოწმე, რომელიც ამბობდა, რომ შეჯახების ხმის გაგონებამდე გაიგონა სატვირთო ავტომობილის გავლის ხმა, ხმაზე გაიხედა დაუყოვნებლივ და დაინახა მხოლოდ „X5“ მარკის ავტომობილი. ამის გამო მან დანიშნა ახალი ექსპერტიზა და მიაწოდა ექსპერტებს შესაბამისი ინფორმაცია და საქმის მასალები. მოცემული ექსპერტიზით დადგინდა, რომ მ-----ის მოქმედება არ შეესაბამებოდა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონს, რის შემდეგაც საქმეზე გამოტანილ იქნა დადგენილება მ-----
-ის ბრალდების შესახებ, რაც წარედგინა მას ადვოკატთან ერთად.

ბრალდებულად დაკითხვისას, მ----- კ-----მა თავის ჩვენებაში ისევ აჩვენა, რომ მსუბუქი ავტომობილი გადმოვიდა მის სავალ ნაწილზე და დააზუსტა, რომ აღნიშნული ავტომობილი მის სავალ ზოლში გადმოვიდა 40-50 მეტრში. მოწმე დასმულ შეკითხვაზე განმარტავს, რომ პირველი ექსპერტიზის დასკვნის მიღების შემდეგ, გამომდინარე იქედან, რომ ბრალდებული მ----- კ-----ი და მოწმე კ-----ე ზუსტად აღწერდნენ მომხდარ ფაქტს, არ ჩათვალა საჭიროდ ისინი ხელახლა დაკითხულიყვნენ. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

ბრალდებულ მ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, 2016 წლის 21 ივლისს მოძრაობდა მისი კუთვნილი „BMW X5“ მარკის ავტომობილით. მიდიოდა თ-----იდან ოჯახთან ერთად დასავლეთისკენ, ბავშვები დატოვეს სურამში. მათთან ერთად მიდიოდნენ გ-----ი ლ-----ე და მისი მეუღლე, რომლებიც სურამში გადმოსხდნენ მ-----ის ავტომობილში. ის მოძრაობდა თავის სავალ გზაზე, მარცხენა ზოლში, როდესაც დაინახა ღია ფერის ავტომობილი და შეეცადა მისთვის გვერდის ავლას, მაგრამ შემდეგ საჭე ველარ დაიმორჩილა და მოხდა შეჯახება. მოძრაობისას წინ მოდიოდა სატვირთო მანქანა, უკვე მას უნდა ჩაევლო, ამ დროს დაინახა, რომ მის სავალ ზოლში გადმოსული იყო ღია ფერის მანქანა, რომელსაც სცადა აერიდებინა მანქანა, აარიდა, მაგრამ მოცურდა და დაეჯახა სხვა მანქანას. მან იცის დაშვებული სიჩქარე ავტობანზე არის 90 კმ/სთ, მას ჰქონდა დაყენებული ე.წ. ავტოპილოტი 93-94 კმ/საათ ზე და მოძრაობდა აღნიშნული სიჩქარით. ღია ფერის ავტომობილი ტრაილერის უკანა ნაწილიდან გამოვიდა, ამ დროს მის ავტომობილსა და ღია ფერის მანქანას შორის იქნებოდა დაახლოებით 40-50 მეტრი მანძილი. როდესაც მან დაინახა ავტომობილი, მას მის სავალ ზოლში ჰქონდა მთლიანად ცხვირი გამოყოფილი და ამ დროს უკვე ინსტიქტურად დაიწყო მოძრაობა, რომ აერიდებინა შეჯახებისთვის თავი. როდესაც ავტომობილს აუარა გვერდი, სცადა მანქანის გასწორება და თავის სავალ ზოლში დაბრუნება, მაგრამ ველარ შეძლო მანქანის დამორჩილება და მანქანამ დაიწყო მოცურება, ბოლო ხუთი მეტრი ახსოვს, რომ მანქანას ეჯახებოდა, მანამდე არ დაუნახავს. შეჯახების შემდეგ რაც ახსოვს, არის ის, რომ 20-30 მეტრის მოშორებიდან უყურებდა თავის მანქანას და სხვა უცხო მანქანას. მისი აზრით, მანქანის მოცურება გამოიწვია სწრაფმა, ინსტიქტურმა რეაქციამ, რომელიც იყო გამოწვეული პირველი შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით. ზუსტად არ ახსოვს შემთხვევის ადგილზე იყო თუ არა სხვა მანქანები და ხალხი, მაგრამ ბუნდოვნად ახსოვს, რომ მარცხენა მხარეს რაღაც მანქანები იდგნენ. ზესტაფონიდან გამოსვლის შემდეგ, შეჯახების ადგილამდე მის წინ მიდიოდა ერთი „მარშუტკა“, რომელიც იყო დატვირთული და მოძრაობდა ნელა, ამიტომ გაუსწრო მას და განაგრძო თავისი გზა. ბრალდებული განმარტავს, რომ არ ახსოვს ტრაილერის არც ფერი, არც მარკა, ან სხვა რაიმე ამოსაცნობი ნიშანი, ასევე, არ დაუნახავს ამ ავტომობილის უკან მოძრაობდნენ თუ არა სხვა ავტომობილებიც. ბრალდებულმა ვერ აღიქვა და ვერ დაიმახსოვრა

დაუდგენელი ავტომობილის, რომელმაც მის მოძრაობას საფრთხე შეუქმნა, ვერც ფერი, მარკა და ვერც მოდელი. მ-----მა განმარტა, რომ მან არ იცის რამ გამოიწვია ავტომობილის მოცურება, მაგრამ რომ არ მოცურებულყო, ის განაგრძობდა ჩვეულებრივად გზას ბ-----ის მართულებით. მოცურების შემდეგ სცადა მუხრუჭის გამოყენება, მაგრამ აზრი აღარ ჰქონდა, მანქანა უმართავი იყო. როდესაც საჭე აიღო მარჯვნივ, ის არ ელოდებოდა ავტომობილის მოცურებას, თავდაპირველად, როდესაც ის ცდილობდა ავტომობილისთვის თავის არიდებას, მანქანა დაემორჩილა, მაგრამ, როდესაც სცადა თავის ზოლში დაბრუნება, მერე ვეღარ შეძლო მისი დამორჩილება. შემთხვევის ადგილზე ის ცდილობდა, თავის მეუღლეზე და თავის მეგობრებზე ეზრუნა და არ უფიქრია და არც აინტერესებდა, რომ სამართალდამცავი ორგანოების წარმომადგენლებისთვის ეთქვა აღნიშნული დაუდგენელი ავტომობილის შესახებ. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე დ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში ექსპერტის თანამდებობაზე, აქვს სპეციალობით მუშაობის 32 წლის სტაჟი. 2016 წლის 21 ივლისს დაახლოებით 17:30 საათზე წ-----ის სოფელ ო-----ში გამავალ თ-----ი ს----ი ლ-----ის გამავალ საავტომობილო გზაზე მოხდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, ერთმანეთს შეეჯახა მ-----ის მართული „BMW-ს“ მარკის ავტომობილი და გ-----ის მართული ავტომობილი „ნისან ტიდა“. შეჯახების შედეგად გარდაიცვალა „ნისან ტიდაში“ მსხდომი სამივე მოქალაქე და დაზიანდნენ „BMW-ში“ მსხდომი მგზავრები. სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში შემოვიდა სისხლის სამართლის საქმე თანდართულ დოკუმენტებთან ერთად. მათ წინაშე დასმული იყო შემდეგი შეკითხვები: „BMW-ს“ მოდელის ავტომობილს ავტოსაგზაო შემთხვევის დროს იყო თუ არა ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში? ხომ არ არის ავტომობილის გაუმართაობა ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევი მიზეზი? „ნისან ტიდას“ მოდელის ავტომობილი ავტოსაგზაო შემთხვევისას იყო თუ არა ტექნიკურად გამართული? ხომ არ არის ავტომანქანის გაუმართაობა ავტოსაგზაო შემთხვევის გამომწვევი მიზეზი? რა ნაწილებით და რა კუთხით მოხდა „BMW-ს“ მოდელის ავტომობილისა და „ნისან ტიდას“ ავტომობილის შეჯახება? რა დაზიანებები აღენიშნებოდა ავტომობილ „BMW-ს“ მოდელის ავტომობილსა და „ნისან ტიდას“ შეჯახების შედეგად? როგორ განვითარდა საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი? მძღოლ გ-----ის მიერ დაცული იყო თუ არა საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის ნორმები და შეეძლო თუ არა მას საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება? წინააღმდეგ შემთხვევაში, მის მიერ საქართველოს კანონის რა მოთხოვნები იქნა დარღვეული? მძღოლ მ-----ის მიერ დაცული იყო თუ არა საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის ნორმები და შეეძლო თუ არა მას საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება? წინააღმდეგ შემთხვევაში, მის მიერ საქართველოს კანონის რა მოთხოვნები იქნა დარღვეული? ქალაქ ქუთაისში

მათ მიერ დათვალიერებული და გამოკვლეული იქნა ორივე ავტომობილი, რის შედეგადაც დადგინდა შემდეგი: მ-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილი მოძრაობდა ქალაქ ზესტაფონის მხრიდან, ქალაქ ბ-----ის მიმართულებით თავის სამოძრაო ზოლში, ხოლო გ-----ი კ-----ის მანქანა მოძრაობდა მისი შემხვედრი მიმართულებით. ავტომობილი „BMW“ გადავიდა საპირისპირო ზოლში, სადაც მოხდა შეჯახება აღნიშნულ ავტომობილებს შორის. მ-----ის ჩვენებით ცნობილი იყო, რომ მან მის სამოძრაო ზოლში დაინახა შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი ტრაილერის უკნიდან გამოსული მსუბუქი ავტომობილი, რომელიც გადმოვიდა მის სამოძრაო ზოლში და დაიწყო მისი მიმართულებით მოძრაობა, რის გამოც მან სატე აიღო მარჯვნივ, გადაადგილდა მეორე სამოძრაო ზოლიდან პირველ სამოძრაო ზოლში, შემდეგ მანქანა მოუცურდა, გადავიდა საპირისპირო ზოლში და შეეჯახა ავტომობილ „ნისან ტიდას“. მათ წინაშე იყო დასმული კითხვა, შეეძლო თუ არა გ-----ს ავტოსაგზაო შემთხვევის თავიდან აცილება და დაარღვია მან თუ არა საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის ნორმები. დათვალიერების დროს აღმოჩნდა, რომ ავტომობილების შეჯახებას ადგილი ჰქონდა „ნისან ტიდას“ სამოძრაო ზოლში და ყველა ჩამონაყარი, დამტვრეული დეტალები, იმყოფებოდა მის სამოძრაო ზოლში. „ნისან ტიდა“ საპირისპირო სამოძრაო ზოლში გადასული არ იყო, აქედან გამომდინარე, ამ ავტომობილის მძღოლზე არ იყო დამოკიდებული კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის გამოწვევა და მის მოქმედებაში საგზაო მოძრაობის წესების შესახებ საქართველოს კანონის უგულებელყოფა არ აღინიშნება. რაც შეეხება მ-----ის მიერ იყო თუ არა საგზაო მოძრაობის წესების დარღვევა, ამ ნაწილში, შესრულების გარეშე დაუბრუნეს საქმე გამოძიებას, რადგან მ-----ი სულ სხვა ჩვენებას აძლევდა, იქ იყო სამი მოწმე, რომლებიც სხვა ჩვენებას აძლევდნენ. მათი ჩვენებით მ-----ს არავითარი საფრთხე არ შექმნია და გაურკვეველი იყო მისი მანევრის გამომწვევი მიზეზი. აქედან გამომდინარე, ისინი იძულებულნი იყვნენ მიემართათ გამოძიებისთვის და მათ დაედგინათ, თუ როგორ განვითარდა მოვლენები და ავტოსაგზაო შემთხვევის მექანიზმი, იყო თუ არა მ----- კ-----ის საპირისპიროდ ტრაილერი, რომლის უკნიდანაც გამოვიდა დაუდგენელი მსუბუქი ავტომობილი. იმ შემთხვევაში თუ ნამდვილად არსებობდა მსგავსი მსუბუქი ავტომობილი, რომელსაც მ-----ი ასახელებს, საჭირო იყო დადგენილიყო მანძილი მ-----სა და აღნიშნულ მსუბუქ ავტომობილს შორის. აღნიშნული მანძილის დადგენა ის მნიშვნელობა აქვს, რომ ექსპერტების მიერ გაანგარიშებული იქნებოდა, რამდენი მეტრი მანძილის გავლას შეძლებდა ის დამუხრუჭებით, მაგრამ 80-100კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომობილი 10-30 მეტრ მანძილში ვერ გაჩერდებოდა. როდესაც საფრთხე იქმნება, რომელიმე მძღოლის წინაშე პირველ რიგში მძღოლს ეძლევა რეაქციისათვის საჭირო დრო, რამდენ წამში აღიქვამდა ის საფრთხეს, შემდეგ უკვე მუხრუჭი უნდა მოიყვანო მოქმედებაში, მუხრუჭების მოქმედებიდან მანქანამ უნდა დაიწყოს შენელება და შენელებული ავტომობილი კიდევ გარკვეულ მანძილს გადის შეჯახებამდე.

რა სიჩქარე ჰქონდა მანქანას მოცურების დროს მის დასადგენად არ არსებობს რაიმე მეთოდოლოგია ან სახვა საშუალება, მაგრამ მოცურებულ მდგომარეობაში მყოფი ავტომობილის გასაჩერებელი მანძილის გამოთვლა შესაძლებელია. საქმის მასალებიდან ჩანს, რომ მოცურების კვალი არის 32 მეტრი, ხოლო მანქანების შეჯახების შედეგად ჩაიხშო კინეტიკური ენერგია, რომელიც ჰქონდა მანქანებს შეჯახებამდე. როდესაც მძღოლი იღებს საჭეს მარჯვნივ ან მარცხნივ, შემდეგ ხდება ავტომობილის დამუხრუჭება. მოწმის განმარტებით, შემდეგ საექსპერტო კვლევებში მას მონაწილეობა არ მიუღია. მან დაადასტურა გაცემული დასკვნის სისწორე. მასთან ერთად ექსპერტიზის ჩატარებაში მონაწილეობა მიიღო ი-----ემ. ისინი ერთად იყვნენ ქუთაისში მანქანების დასათვალიერებლად და შესასწავლად. მივიდნენ საერთო დასკვნამდე, რაც შემდგომში ასახეს ექსპერტიზის დასკვნაში. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე დ-----ის ჩვენებით, არის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს ექსპერტი (სპეციალობით მუშაობის 14 წლის სტაჟით). მ-----ის საქმესთან დაკავშირებით, სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნული ბიუროს კანცელარიას დადგენილებით მიმართა იმერეთის მთავარი სამმართველოს საგამოძიებო განყოფილების გამომძიებელმა ზ-----ემ, რომელმაც ექსპერტიზის წინაშე დასვა შემდეგი საკითხები: მძღოლ მ-----ის მიერ დაცული იყო თუ არა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნები და შეეძლო თუ არა მას თავიდან აეცილებინა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა? დადგენილებას თან ახლდა საქმის მასალები. გაცემული იქნა დასკვნა, რომლის თანახმად „მძღოლ მ-----კ-----ის მოქმედება არ შეესაბამებოდა საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა კონკრეტული სატრანსპორტო შემთხვევა.“ ვიდრე აღნიშნული ექსპერტიზა ჩატარდებოდა, დანიშნული იყო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური და ავტოტექნიკური ექსპერტიზა, რა დროსაც დასკვნის შემდგენმა ექსპერტებმა მოითხოვეს დამატებით დადგენილიყო შემდეგი გარემოება - უშუალოდ სატრანსპორტო შემთხვევის წინ ადგილი ჰქონდა თუ არა შემხვედრი მიმართულებიდან მის სამოძრაო ზოლში ღია ფერის ავტომობილი მოძრაობას და თუ ასეთს ჰქონდა ადგილი, დადგენილიყო რა მანძილი იყო მათ შორის შემთხვევის მომენტში, ხოლო თუ მოძრაობის მომენტში არანაირი ხელის შემშლელი პირობა არ ყოფილა, აღნიშნული გარემოება გაზიარებული უნდა იყოს გამოძიების მიერ და მოცემული იყოს დადგენილებაში. გამოძიების მიერ გამოკითხული იქნა შემთხვევის თვითმხილველი მოწმეები და მივიდა იმ დასკვნამდე, რომ მძღოლ მ-----ს არანაირი ხელის შემშლელი გარემოება არ ჰქონია მოძრაობაში, რის გამოც აღნიშნულ მონაცემებზე დაყრდნობით გასცეს დასკვნა, სადაც მიეთითა, რომ „მძღოლ მ-----კ-----ის მოქმედება არ შეესაბამებოდა საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა კონკრეტული სატრანსპორტო შემთხვევა.“ ეს იყო პირველად წარმოდგენილი მასალები, სადაც არსად არ

ფიგურირებდა შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი დაუდგენელი ავტომობილი, გარდა მძღოლის ჩვენებისა. თვითონ მ-----ის ჩვენებაში იყო მხოლოდ ნახსენები აღნიშნული დაუდგენელი ავტომობილი. მოგვიანებით ჩატარდა კომისიური ექსპერტიზა და ექსპერტების მიერ ჩატარებული გამოკვლევის შედეგად დადგინდა, რომ დაუდგენელი ავტომობილი მოძრაობდა შემხვედრი მიმართულებით. სატრანსპორტო შემთხვევის დროს მანძილი ავტომობილებს შორის იყო დაახლოებით 40-50 მეტრი. მანძილის ზუსტად დადგენა საკმაოდ რთულია. მოცემულ შემთხვევაში 50 მეტრში 90 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი სატრანსპორტო საშუალება, ტექნიკური თვალსაზრისით შეტაკებას თავიდან ვერ აიცილებდა, ხოლო მის მიერ განხორციელებული მანევრი ცხადყოფს, რომ მძღოლის მხრიდან საჭის მარჯვნივ ალებისას ადგილი ჰქონდა დამუხრუჭებას. ეს ქმედება იყო ინსტიქტური. მოცემულ შემთხვევაში, შექმნილი სიტუაციიდან გამომდინარე, მ-----ს ერთადერთი საშუალება ჰქონდა შეესრულებინა მანევრი მარჯვნივ, რაც მან განახორციელა კიდევ, რასაც შედეგად მოჰყვა მოცურება. საჭის მკვეთრად მარჯვნივ ალებას და დამუხრუჭებას აუცილებლად მოჰყვება მოცურება. მოცემულ შემთხვევაში, საქმის მასალებიდან გამომდინარე, ნამდვილად არსებობს მის უკან მოძრავი ავტომობილის მძღოლი, მოწმე ნ-----ე, რომელიც ამბობს, რომ ნახევრად მისაბმელი ავტომობილის უკნიდან გამოვიდა მსუბუქი ავტომობილი, რომელმაც საფრთხე შექმნა მოძრაობაში. ასეთ შემთხვევაში, შექმნილი მდგომარეობიდან გამომდინარე, მძღოლის მოქმედება, მარჯვნივ განხორციელებული მანევრი იყო უკიდურესი აუცილებლობით ნაკარნახევი. მოწმე განმარტავს, რომ შემთხვევის ადგილზე დატოვებული კვლები შესაბამისობაში მოდის იმ მექანიზმთან, რომელსაც მ-----ი განმარტავს თავის ჩვენებაში. შესაბამისად, შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმის მასალებიდან გამომდინარე, ავტომობილ „BMW X5-ის“ მძღოლს მ-----ს, ტექნიკური თავსაზრისით სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება არ შეეძლო და „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც გამოიწვია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა მისი მხრიდან არ ყოფილა. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

ექსპერტ ი-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში, აქვს სპეციალობით მუშაობის 3 წლის სტაჟი. დ-----ი მათი უწყების თანამშრომელია და გვერდიგვერდ მუშაობენ ერთად. ისინი ერთად იყვნენ ქუთაისში მანქანების დასათვალიერებლად. ერთად შეისწავლეს მანქანები და ამის შემდეგ შეადგინეს დასკვნა. მათ მიერ დადგენილი იქნა, რომ „ნისან ტიდას“ მძღოლს მოძრაობის წესები არ დაურღვევია. იმის მიხედვით, რომ შეჯახებას ავტომობილებს შორის ადგილი ჰქონდა „ნისან ტიდას“ სამოძრაო ზოლში და „ბმვ X5“ იყო გადასული საპირისპირო სამოძრაო ზოლში, მეთოდური ლიტერატურის თანახმად, როდესაც ავტომობილი გადადის საპირისპირო სამოძრაო ზოლში, „ნისან ტიდას“

მძლოლის დამუხრუჭებას აზრი არა აქვს, რადგან საით გააგრძელებს მოცურებულ მდგომარეობაში მყოფი ავტომობილი გადაადგილებას ამის დადგენა შეუძლებელია. შეკითხვა დარღვეული იქნა თუ არა მ-----ის მიერ საგზაო მოძრაობის წესები, დაბრუნდა შესრულების გარეშე იმიტომ, რომ მ-----ი სულ სხვა ჩვენებას აძლევდა. საქმეში ასევე ფიგურირებდა სამი მოწმე, რომლებიც სხვა ჩვენებას აძლევდნენ, რომ თითქოს მ-----ს არავითარი საფრთხე არ შექმნია და აქედან გამომდინარე, მისი მოქმედება თუ რატომ გადაადგილდა მარჯვენა მხარეს, გაურკვეველი იყო. შესაბამისად, ისინი იძულებულნი გახდნენ მიემართათ გამოძიებისათვის მოეთხოვათ, დაედგინათ თუ როგორ განვითარდა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, იყო თუ არა მ-----ის საპირისპიროდ ტრაილერის ავტომანქანა, რომლის უკნიდანაც გამოვიდა მსუბუქი ავტომობილი, დაუდგენელი ნომრის და ამ საკითხების გასარკვევად მიმართეს ისევ გამოძიებას. ავტომობილები იყო გამართული. თუ ეს მანქანა ნამდვილად არსებობდა, რომელმაც მ-----ს შეუქმნა საფრთხე მოძრაობაში, მაშინ საჭირო იყო დადგენილიყო რა მანძილი იყო ამ მანქანებს შორის. ისინი უშვებდნენ შესაძლებლობას, რომ ავტომობილი, რომელმაც შექმნა საფრთხე რეალურად არსებობდა, მაშინ გამოძიებამ უნდა დაადგინოს მანძილი საფრთხის წარმოქმნის მომენტში. ამ მანძილის დადგენას ის მნიშვნელობა აქვს, რომ ექსპერტების მიერ გაანგარიშებული იქნებოდა რამდენ მეტრში შეეძლო ამ მანქანებს გაეკლო. მ-----ის მანქანას გაეკლო 10 - 30 მეტრი და შეძლებდა თუ არა იგი საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილებას. მანძილი ამისთვის იქნა მათ მიერ მოთხოვნილი, რომ რამდენ მეტრ მანძილში შეძლებდა იგი დამუხრუჭებას. 30 მეტრ მანძილში 100 კმ/სთ სიჩქარით მოძრავი ავტომანქანა ვერცერთ შემთხვევაში ვერ გაჩერდებოდა. ამ მანძილის დადგენას არსებითი მნიშვნელობა ჰქონდა შემდგომი გამოკვლევების ჩასატარებლად და გაანგარიშების უზრუნველსაყოფად. აქედან გამომდინარე, მათ მიერ გაანგარიშებულიც არ იქნა ამ მოკლე მანძილში, 10-30 მეტრში, მ-----ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომანქანა გაჩერდებოდა თუ არა. მან დამუხრუჭებაც ვერ მოასწრო, ისე გადავიდა საპირისპირო ზოლში. არ არსებობს, რომ გამოთვალონ მოცურების დროს რა სიჩქარით შეიძლება გადაადგილდეს ავტომობილი, მაგრამ მოცურებულ მდგომარეობაში მყოფი ავტომობილის გაჩერების მანძილის გამოთვლა შეუძლიათ. 32 მეტრი არის მოთრევის კვალი, ამის შემდეგ მოხდა ავტომობილებს შორის შეჯახება და ჩაიხშო ის კინეტიკური ენერგია, რომელიც მათ გააჩნდათ შეჯახების წინ. ვერ ითვლიან სიჩქარეს სათანადო მეთოდის არარსებობის გამო. აღნიშნული სიჩქარის დადგენა შეუძლებელია. რაიმე ტექნიკური გათვლა მოცურებასთან დაკავშირებით არ გაუკეთებიათ იმიტომ რომ შეუძლებელი იყო იმის გაკეთება, რადგან მოცურებული ავტომობილი გადაადგილდება მძლოლისგან დამოუკიდებლად, ყოველგვარი საჭის აღების ან არაღების შემთხვევაში, მძლოლზე არ არის მისი გაჩერება დამოკიდებული, დამუხრუჭებითაც კი მოცურებული ავტომობილი აგრძელებს მოძრაობას. მოცურება, როდესაც

ვითარდება, არსებობს ასეთი რამ, რომ როდესაც მძლოლი იღებს საჭეს ან მარჯვნივ ან მარცხნივ, შემდეგ ხდება ავტომობილის დამუხრუჭება, ასეთ შემთხვევაში საბურავები კარგავენ გზასთან ჩაჭიდების უნარს და ხდება მოცურება. ეს ავტომობილი არის უმაღლესი კლასის ავტომობილი და ყველა საჭირო მონაცემებით არის აღჭურვილი. აღნიშნული მარკის ავტომობილებს გააჩნიათ აბს-ის სისტემა, რომელიც არეგულირებს დამუხრუჭების დროს, რომ თანაბრად მოხდეს თვლების დამუხრუჭება. მოცურება დამოკიდებულია გზის ზედაპირის ჩაჭიდულობასთან, საბურავის ჩაჭიდულობასთან, ავტომობილის საჭის ალების დროს მისი მდგრადობა იკარგება. ამ დროს მანქანა დამუხრუჭებისთანავე იწყებს მოცურებას. ყველაფერი ერთმანეთზეა დამოკიდებული, როდესაც მ-----მა მარჯვნივ აიღო საჭე, ამ დროს არ არის გამორიცხული, მას დაემუხრუჭებინა. ავტომობილი თუ მოცურდა, მერე გადაადგილდება იმ მიმართულებით, რასაც ინერციის ძალები მას მიანიჭებენ. მას ჰქონდა მონაცემი, რომ მ-----ს მსვლელობის დროს საფრთხე შეუქმნა ტრაილერის უკნიდან გამოსულმა პატარა მანქანამ, რის გამოც მან საჭე აიღო მარჯვნივ და ალბათ დაამუხრუჭებდა კიდევაც, რა დროსაც მისი მართვის ქვეშ მყოფი ავტომობილი მოცურდა, ეს მოცურების კვლები გამოსახული იყო სავალ ნაწილზე, შემდეგ გადავიდა საპირისპირო სამოძრაო ზოლში. ავტომობილი რომ არ მოცურებულყო, საპირისპირო ზოლში არ გადავიდოდა. მოცურებას იწვევს საჭის ალება, მოულოდნელი დამუხრუჭება, მარტო გადაჭარბებულ სიჩქარეზე არ არის დამოკიდებული მოცურება, გადაჭარბებულმა სიჩქარემაც იცის, საჭის ალებამაც იცის, დამუხრუჭებამაც იცის და ყველაფერმა ერთად იცის, მკვეთრი მანევრის გარეშე არ მოცურდებოდა, საჭის მარჯვნივ ალების დროს თუ დაამუხრუჭებდა, ავტომობილი შესაძლებელია მოცურებულყო. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ი-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში, აქვს სპეციალობით მუშაობის 9 წლის სტაჟი. საექსპერტო კვლევის პროცესში მას არ მოუხდენია ტექნიკური გამოანგარიშება სრული სამუხრუჭე მანძილისა, რაც იქნებოდა სრული დამუხრუჭების მანძილი შემთხვევის თავიდან ასაცილებლად. ეს ისეთი შემთხვევა იყო, რომ მან არ ჩათვალა საჭიროდ ტექნიკური გაანგარიშება გაეკეთებინა სამუხრუჭე მანძილისა, რადგან შეჯახების მომენტში ძალიან დიდი კინეტიკური ენერგია ჩაიხშო და სიჩქარის დადგენა შეუძლებელი იყო. მათ ჩათვალეს, რომ ამ შემთხვევაში ტექნიკური გამოთვლების ჩატარებას აზრი არ ჰქონდა. აქედან გამომდინარე, გადაწყვიტეს რომ არ ჩაეტარებინათ ტექნიკური გამოთვლები. მოწმის განმარტებით, კ-----ის შეცვლილ ჩვენებას ის არ დაუეჭვებია, რადგან ექსპერტიზის შედეგები და მისი მონაყოლი თანხვედრაში იყო ერთმანეთთან და ეჭვის შეტანის საბაბი მას არ ჰქონია. მოწმემ განმარტა, რომ მ-----ის მოქმედება, შეესაბამება საქართველოს კანონს „საგზაო მოძრაობის შესახებ“. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

ექსპერტ ზ-----ის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული ჩვენებით, მუშაობს ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ბიუროში, აქვს სპეციალობით მუშაობის 35 წლის სტაჟი. მან კარგად იცის ავტოტექნიკოსი ექსპერტის უფლება - მოვალეობები, რომ საექსპერტო დასკვნა, რომელზეც მუშაობს, უნდა იყოს მეცნიერულად დასაბუთებული, შემთხვევის ყველა ფაზის და ფაქტორის კრიტიკული ანალიზის, სამეცნიერო-ტექნიკური საშუალებების გამოყენების და არსებული საექსპერტო მეთოდების შესაბამისად ტექნიკური გაანგარიშების, გრაფიკებისა და სქემების გამოყენებით. კონკრეტულ შემთხვევასთან დაკავშირებით, მის მიერ ჩატარებულია ალტერნატიული და შემდეგ უკვე კომისიური ექსპერტიზა. ექსპერტიზის ჩატარების პროცესში შეისწავლეს სისხლის სამართლის საქმე, გამოძიების მიერ დადგენილი საგზაო სიტუაცია, მძღოლისა და მოწმეთა ჩვენებები, მხედველობაში მიიღეს შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმი და სქემა, რომელთა მიხედვით და შემთხვევის ადგილზე დატოვებული კვლებისა და შეჯახების ხასიათის გათვალისწინებით დადგინდა, რომ უშუალოდ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის წინ ავტომობილი „ბმვ X5“ გადაადგილდებოდა პირველი სამოძრაო ზოლის მხრიდან, მოცურებულ მდგომარეობაში და მოხდა დაჯახება საპირისპირო მხარეს სამოძრაო ზოლში შემხვედრად მოძრავ ავტომობილთან. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ზოგადად აღებულია ისე, რომ თუ მივიღებთ, რომ საპირისპირო მხრიდან გასწრებას აკეთებდა დაუდგენელი ავტომობილი, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც მას „ბმვ X5-ის“ მძღოლი განმარტავს. მისთვის ცნობილია ის დადგენილება, რომელიც გამოძიების მიერ პირველი ექსპერტიზის დროს გაიცა. ის, როგორც ექსპერტი, არ გამორიცხავს, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც გამოძიება ადგენს. თუმცა, ამ შემთხვევაში ხაზს უსვამს იმ გარემოებას, რომ შემთხვევის ადგილზე დატოვებული მოცურების კვლები შესაძლებელია მომხდარიყო მძღოლის ჩარევით - საჭის მკვეთრი მარცხნივ აღებით. იმ შემთხვევაში თუ მოდიოდა გასწრებაზე ავტომობილი საპირისპირო მოძრაობის ზოლიდან და მისი სამოძრაო ზოლი დაიკავა, მძღოლის მოქმედება, რომ საჭე აეღო მარჯვნივ, არ ეწინააღმდეგება საგზაო მოძრაობის წესების მოთხოვნებს, ხოლო იმ შემთხვევაში, თუ საერთოდ არაფერი საფრთხე არ იყო, ასეთ სიჩქარეებზე, ხელი რომ გაუშვა ავტომანქანას, სწორხაზოვნად გადაადგილდება. მოცურების კვალი დარჩა მხოლოდ და მხოლოდ იმის გამო, რომ მკვეთრი ჩარევა იყო მძღოლის მიერ. კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც ამას მძღოლი ამბობს თავის ჩვენებაში. მისთვის ცნობილია დადგენილება, რომლის მიხედვითაც გაიცა პირველი საექსპერტო დასკვნა, იმ შემთხვევაში თუ შემთხვევის მექანიზმი განვითარდა ისე, რომ გასწრებაზე არ იყო ავტომობილი გამოსული ანუ დაბრკოლება არაფერი არ შექმნია მძღოლს და თავისი მოქმედებით

მოახდინა ავტომობილის მოცურება და გადასვლა საპირისპირო ზოლში, ეს რეალურად არ მოითხოვს სპეციალურ ცოდნას და აქედან გამომდინარე, საგზაო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით შესაძლებელია ასე განვითარებულიყო. თუმცა, ამის მტკიცებულება, რომ ასე განვითარდა, ექსპერტს არ გააჩნია. წარმოდგენილი მასალები ყველა შეისწავლა გულდასმით, შეისწავლა მოწმე კ-----ის ჩვენებები და დაადგინა, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი ტექნიკური თვალსაზრისით შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც ამას მძღოლი და მოწმე მიუთითებენ. კერძოდ, შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის და სქემის მიხედვით დადგინდა, რომ ავტომობილი პირველი სამოძრაო ზოლიდან გადადის და ამის შემდეგ იწყებს მოცურებას. კონკრეტულ შემთხვევაში, მოძრაობაში დაბრკოლების შექმნის შემთხვევაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, მძღოლი ვალდებულია მიიღოს ზომები, ავტომობილის სრული გაჩერების ჩათვლით. კონკრეტულ სიტუაციაში, მეთოდის შესაბამისად, იმ შემთხვევაში თუ საფრთხის შექმნის მომენტში შენ სამოძრაო ზოლში, შემხვედრი მიმართულებით მოძრავი ავტომობილი აგრძელებს მოძრაობას და არ დაუმუხრუჭებია, საკითხის გადაწყვეტა, ტექნიკურად შეეძლო თუ არა, უკვე აღარ დგება. ასეთ პირობებში, როდესაც შეიქმნა საფრთხე მოძრაობაში, მანქანებს შორის მანძილი იყო 40-50 მეტრი, თუ საგზაო მოძრაობის წესების შესაბამისად „ბმვ X5-ის“ მძღოლი მიიღებდა ზომებს ავტომანქანის დამუხრუჭებით, შეჯახება გარდაუვლად მოხდებოდა. აქედან გამომდინარე, მძღოლის მოქმედება, რომ შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით საჭე აიღო მარჯვნივ, არ ეწინააღმდეგება საგზაო მოძრაობის წესების მოთხოვნებს. საექსპერტო პრაქტიკიდან ცნობილია, რომ ინსტიტუტური მოქმედების დროს, მძღოლის რეაქციის დრო არის 03 წამი. ეს დრო საჭიროა იმისთვის, რომ საჭე მოწიოს და გაეცალოს ადგილს. კვალი, რომელიც დატოვა ბმვ X5-მა, პირველ სამოძრაო ზოლში, ნიშნავს იმას, რომ ეს არის მძღოლის შედარებით მკვეთრი ჩარევით, რასაც ნორმალურ პირობებში, არცერთი მძღოლი არ გააკეთებს. ტექნიკური გაანგარიშება არ სჭირდება იმ კვლების გამო, რომელიც დატოვა ამ ავტომობილმა, თუ ასეთი კვლები არ იქნებოდა, ასეთ დასკვნას ვერ დაწერდა, კვალი გვეუბნება, რომ აქ არის მძღოლის ჩარევა, მკვეთრი ჩარევა, რასაც მძღოლი ნორმალურ პირობებში გააზრებულად არ გააკეთებდა. მოცურებულ ავტომობილზე სიჩქარის განსაზღვრა არის რთული, მითუმეტეს, რომ ამ კვალის ბოლოში მოხდა დაჯახება. მოცურება, ისეთი მდგომარეობაა, რომ ჩაჭიდება აღარ არსებობს გზასთან. კონკრეტული სიტუაციიდან გამომდინარე, სიჩქარის მომენტი არ განსაზღვრავს ამ ავტო-საგზაო შემთხვევის მექანიზმს. ეს სიჩქარე არავითარ მიზეზობრივ კავშირში არ ჩაითვლება საგზაო შემთხვევასთან, ვინაიდან, კონკრეტულად საფრთხის შექმნის მომენტში, როდესაც საპირისპირო მოძრაობის მხრიდან მოძრავი ავტომობილი გადმოვიდა ავტომობილის სამოძრაო ზოლში ისე, რომ არ დაუმუხრუჭებია და აგრძელებდა მოძრაობას, სრულად რომ მიეღო ზომები, როგორც მოძრაობის წესები მოითხოვს, დაეწყო დამუხრუჭება მის სამოძრაო ზოლში,

ეს შეჯახება გარდაუვლად მოხდებოდა, ამიტომ აქ სიჩქარე 100-120 თუ 80 იქნებოდა, რეალურად ამას განმსაზღვრელი მნიშვნელობა აღარ ექნებოდა „ბმვ X5-თვის“, არამედ მნიშვნელობა აქვს საპირისპირო მოძრავი ავტომობილის მოქმედებას - ამუხრუჭებს თუ არ ამუხრუჭებს. ნებისმიერი საფრთხის ან დაბრკოლების წარმოქმნის შემთხვევაში უნდა მიიღოს მძღოლმა ზომები ავტომობილის შესანელებლად, სრული გაჩერების ჩათვლით. კონკრეტულ შემთხვევაში ამის შესაძლებლობა არ იყო, თვითონ ამაზე ლაპარაკობს კვალი, რომელიც დატოვა, ეს არის ნივთიერი მტკიცებულება, რასაც ვერ გავექცევით, ეს კვალი გვეუბნება, რომ მძღოლის ჩარევით მოხდა კვალის დატოვება, ანუ მძღოლმა მკვეთრად აიღო საჭე, თუ ვინმეს შეუძლია სუფთა გზაზე წავიდეს და საჭე ასე მკვეთრად აიღოს, ასეთი რამ გამორიცხულია, ასეთი რამე არ ხდება ბუნებაში. ეს განწირული მომენტი, რა დროსაც მძღოლმა პირველი საფრთხე, რომელიც შეექმნა, აირიდა, მაგრამ, ამის შემდეგ, ავტომობილი რომ მოცურდა, შეიქმნა მეორე საფრთხე, რა დროსაც ისევ უნდა მიიღოს ზომები, რომ თავიდან აიცილოს ეს შემთხვევა, მაგრამ მოცურებული მანქანა არის უმართავი. მეორე საფრთხე იყო, როცა მოცურდა ავტომობილი, მოცურებაც საფრთხეა მოძრაობაში, იმ შემთხვევაში თუ ავტომობილი მკვეთრი მოხვევის კვალს დატოვებდა და არა მოცურების კვალს ერთი თვლით, ამ შემთხვევაში მძღოლს რაღაც მომენტში კიდევ შეიძლება გაესწორებინა ავტომობილი და წასულიყო. მოცურებული ავტომობილი კი ვერ გასწორდება, არის უმართავი. თუ არ მოცურდებოდა, ამ შემთხვევაში, მძღოლს ექნებოდა ტექნიკური შესაძლებლობა, რომ გაესწორებინა საჭე და წავიდოდა პირდაპირ. მოწმე განმარტავს, რომ მოცურება გამოიწვია მძღოლის მოქმედებამ, მკვეთრად აიღო საჭე, არა გააზრებულად. ინერციის ძალების განვითარებამ გამოიწვია ავტომობილის მოცურება, საჭის მკვეთრი აღება დაკავშირებულია მოძრაობის სიჩქარესთანაც. როდესაც ინერციის ძალა გადააჭარბებს ჩაჭიდების ძალას, ავტომობილი იწყებს მოცურებას. მოცურება არ მომხდარა ბლოკირებული თვლებით, ბლოკირებული თვლებით მოცურების შემთხვევაში, ჩვენ შესაძლებლობა გვექნებოდა ამ დატოვებული კვლების მიხედვით გაგვესაზღვრა მოძრაობის სიჩქარე. მბრუნავი თვლებით როდესაც რჩება ეს კვლები, შესაბამისი მეთოდით იმისა, რომ ამის მიხედვით განისაზღვროს მოძრაობის სიჩქარე, ამის ზუსტი განსაზღვრა შეუძლებელია. კონკრეტულ სიტუაციაში, ეს არის მბრუნავი თვლებით დატოვებული კვლები. ამ შემთხვევაში გამორიცხული არ არის შენელების მაგივრად აჩქარებაც მომხდარიყო ცალკეულ შემთხვევებში, ვინაიდან მძღოლი აღარ მართვდა ავტომობილს. აქედან გამომდინარე, საბურავის მიერ დატოვებული კვლების მიხედვით სიჩქარის განსაზღვრა არ განუხორციელებიათ.(სასამართლო სხდომის ოქმი).

მოწმე ე-----ის ჩვენებით, მუშაობს ლევან სამხარაულის სახელობის სასამართლო ექსპერტიზის ეროვნულ ბიუროში, კრიმინალისტიკური ექსპერტიზის დეპარტამენტის სამმართველოს ავტოტექნიკური ექსპერტად, აქვს მუშაობის 8 წლის სტაჟი. მისთვის

ცნობილი იყო, რომ ამ საქმეზე მანამდეც ჩატარდა სხვა ექსპერტიზები, თუმცა, ამ ექსპერტიზის ჩატარების დროს მათ მიერ მოხდა საქმის მასალების შესწავლა და დასკვნაც აქედან გამომდინარე მიიღეს ერთობლივად. მათ მიერ გამოყენებული იქნა მხოლოდ ის მონაცემები, რაც უშუალოდ ასახავდა ამ ავტოავარიის რეალურ მექანიზმს. წარმოდგენილი მასალების თანახმად მოწმეთა ჩვენებების მიხედვით დასტურდებოდა დაუდგენელი ავტომანქანის არსებობის ფაქტი, მეორე ფაქტორი იყო ის, რომ გზაზე დატოვებული იყო სავალ ნაწილზე ავტომანქანის მოცურების კვალი დატოვებული მძღოლის ჩარევის შედეგად, რაც განპირობებული იყო იმით, რომ მძღოლს შეექმნა საფრთხე, რაც იმაზე მიუთითებს, რომ რეალურად იქ იმყოფებოდა ავტომობილი, რამაც შეუქმნა მას საფრთხე. ამ კონკრეტულ შემთხვევაში დასადგენი იყო ავტომობილებს შორის საშუალო მანძილი, რაც დადგინდა და განისაზღვრა 40-50 მეტრით, ეს მანძილი არ იყო საკმარისი იმისათვის, რომ დადგენილიყო თუ რა მანძილი იყო ავტომობილებს შორის შეჯახებამდე. მეთოდულად არის აღწერილი, რომ თუ ავტომობილი მოძრაობს თავის ზოლში და საპირისპირო მხრიდან გადმოსულია სხვა ავტომობილი მის სამოძრაო ზოლში და მოძრაობს მართვადაკარგულად, ან დამუხრუჭების გარეშე სიჩქარის შეუცვლელად, ასეთ შემთხვევაში მძღოლი რომელიც თავისსავე ზოლში მოძრაობს დამუხრუჭებით ვერ აიცილებს შეჯახებას. კონკრეტულ შემთხვევაში „BMW X5“ და დაუდგენელი ავტომობილი მოძრაობდნენ შემხვედრი მიმართულებით ერთ სამოძრაო ზოლში, შესაბამისად, როდესაც საპირისპირო ზოლიდან გადმოსული ავტომობილი, რომელიც არ ამუხრუჭებს და იგივე სიჩქარით აგრძელებს მოძრაობას, ამ შემთხვევაში „BMW X5“-ის მძღოლის დამუხრუჭება ამ ავტოსაგზაო შემთხვევას თავიდან ვერ აიცილებდა, შეჯახება გარდაუვალი იქნებოდა, შესაბამისად, მისი მკვეთრი საჭის აღება, მეორე ზოლიდან პირველ ზოლში გადასვლის მიზნით გამოწვეული იყო უკიდურესი აუცილებლობიდან გამომდინარე. ექსპერტიზის დროს გათვალისწინებული იქნა მანძილი ავტომანქანებს შორის, ორი მოძრავი ავტომობილის გარკვეული სიჩქარეების გათვალისწინებით, ეს მანძილი იმდენად მცირედი იყო, რომ ამ მანძილის დაანგარიშებას, თუ რა მანძილი იყო მანქანებს შორის შეჯახების დროს აზრი არ ქონდა, ვინაიდან ძალიან ახლო მანძილში მოხდა საფრთხის წარმოშობა. „BMW X5“-ის მძღოლის მანევრის გარეშე, ის შეეჯახებოდა დაუდგენელ ავტომობილს. მანევრის გაანგარიშება რაიმე მეთოდების გამოყენებით ცალკე არ მოუხდენიათ, თუმცა თუ „BMW X5“-ის მძღოლს მანქანა არ მოუცურდებოდა შესაძლებელი იყო, რომ მას გაეკლო და არ შეჯახებოდა რაიმეს. ავტომობილის მოცურების მიზეზი შეიძლება ბევრი იყოს, თუმცა, ამ კონკრეტულ შემთხვევაში ეს განპირობებული იყო მანევრით. ეს მანევრი უსაფრთხოდ იმიტომ ვერ შესრულდა, რომ იმ გარკვეულ სიჩქარეზე ანუ 90-100 კმ/სთ, რაც გააჩნდა ავტომობილს, ის მანევრი რაც გააკეთა მძღოლმა და აიღო საჭე არ იყო საკმარისი უსაფრთხო მანევრისთვის და გამოიწვია ავტომობილის მოცურება. მოცურების მიზეზი იყო მკვეთრი მანევრი. საექსპერტო გამოანგარიშებებით და ფორმულებით შესაძლებელი იყო „BMW X5“-ის ავტომობილის სიჩქარის დადგენა შეჯახების

მომენტში მოცურების კვალის გათვალისწინებით, მაგრამ ვინაიდან კვალის დატოვების შემდეგ ავტომობილი „BMW X5“ შეეჯახა შემხვედრად მოძრავ ავტომობილს და მოხდა მისი მყისიერი გაჩერება შეჯახების ადგილზე, აქედან გამომდინარე მიღებული პასუხი შესაძლებელია ყოფილიყო მცდარი ინფორმაცია რეალურად არსებულისგან განსხვავებით. შესაბამისად, ავტომობილის რეალური სიჩქარე ვერ დადგინდებოდა. ექსპერტმა სრულად დაადასტურა მის მიერ გაცემული დასკვნის სისწორე. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

ანალოგიური ჩვენება მისცა მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტმა ი-----
— ს-----ემ (სასამართლო სხდომის ოქმი).

საქმეში წარმოდგენილი შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმით და შემთხვევის ადგილის სქემით დადგენილია შემდეგი: შემთხვევის ადგილის დათვალიერება მიმდინარეობდა დღისით, ბუნებრივი განათების პირობებში, მშრალ ამინდში. შემთხვევის ადგილი მდებარეობს წ-----ის სოფელ ო-----ში და წარმოადგენს თ----- ს----ი - ლ-----ის საავტომობილო გზის 237-ე კილომეტრზე გამავალ საავტომობილო გზას. შემთხვევის ადგილზე გზის სავალი ნაწილი დაფარულია ბეტონის საფარით და უდევექტოა, საავტომობილო გზის ზედაპირი მშრალია, გზის სავალი ნაწილი უწყვეტი ღერძულა ხაზით გაყოფილია ორი მიმართულებით სამოძრაო ზოლად. ერთი ზოლი არის ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლი, რომელიც თავის მხრივ წყვეტილი გამყოფი ხაზით გაყოფილია ორ სამოძრაო ზოლად. პირველი ზოლის სიგანეა 4,20 მეტრი, ხოლო მეორე ზოლის სიგანეა 3,50 მეტრი. ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლს მარჯვნივ გასდევს რკინის დამცავი ჯებირი. მეორე არის ზესტაფონის მიმართულებით სამოძრაო ზოლი, რომლის სიგანეა 3,60 მეტრი. მისგან მარჯვნივ, წყვეტილი გამყოფი ხაზით, გამოყოფილია 1,20 მეტრის სიგანის ზოლი, რომელსაც მარჯვნივ ესაზღვრება 3,75 მეტრის სიგანის მოხრეშილი გვერდული, რომელსაც თავის მხრივ მარჯვენეს რკინის დამცავი ჯებირი. შემთხვევის ადგილზე საავტომობილო გზის თავზე დადგმულია დასახლებულ პუნქტებამდე - ს----ი, ფოთი, ქობულეთი და ბ----- ი არსებული მანძილების აღმნიშვნელი საგზაო ნიშანი. ზესტაფონის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის მარჯვნივ არსებულ მოხრეშილ გვერდულზე წინა ნაწილებით ერთმანეთთან შეჯახებულ მდგომარეობაში დგას ორი ავტომობილი. პირველი ავტომობილი არის „ნისან ტიდას“ მოდელის სახელმწიფო N S----- ავტომობილი, რომელიც წინა ნაწილით მიმართულია ზესტაფონის მიმართულებით. მისი წინა მარცხენა საბურავი საავტომობილო გზიდან დაშორებულია 2,20 მეტრით, ხოლო უკანა მარცხენა საბურავი 0,60 მეტრით. აღნიშნული ავტომობილი დაზიანებულია მთლიანად, ხოლო განსაკუთრებული დაზიანებები აღენიშნება წინა ნაწილზე, მას საჭე აქვს მარჯვენა მხარეს, მისი მოძრაობის სიჩქარის მაჩვენებელ დაფაზე არსებული ისარი გაჩერებულია „100“ კმ/სთ-ზე,

საჭესთან ჩატედილია მძღოლის გ-----ის გვამი, ხოლო მის გვერდით კი ასევე ჩატედილია ნ--- კ-----ს გვამი, ასევე აღნიშნული ავტომობილის უკანა მარჯვენა ნაწილთან ასვენია აღნიშნული ავტომობილის მგზავრის ა-----ის გვამი. მეორე ავტომობილი არის „ბმვ X5“ მოდელის სახელმწიფო N M-----, მისი წინა ნაწილი მიმართულია ს-----ის მიმართულებით, მას დაზიანებული აქვს წინა მარჯვენა ნაწილი მთლიანად. ასევე დაზიანებები აღნიშნება მარჯვენა გვერდზე, მისი წინა მარჯვენა ნაწილი საავტომობილო გზიდან დაშორებულია 1,40 მეტრით, ხოლო უკანა მარჯვენა საბურავი კი 0,30 მეტრით, აღნიშნულ ავტომობილში წინა მარჯვენა სავარძელზე ჩატედილ მდგომარეობაში იმყოფება გ-----ი ლ-----ე, აღნიშნული ავტომობილის უკანა მარჯვენა საბურავის გასწვრივ, მარჯვნივ, ზესტაფონის მიმართულებით სამოძრაო ზოლში, ღერძულა ხაზიდან 0,30 მეტრის მოშორებით ბეტონის საფარზე აღნიშნება ამოკაწვრის და მოთრევის კვალის დასაწყისი, საიდანაც აღნიშნული კვალი მიდის და სრულდება „ბმვ X5“ - ის მოდელის ავტომობილის წინა მარჯვენა ნაწილთან, საბურავის ადგილთან სადაც საბურავი მომძვრალია და ასევე დისკი არის მოტეხილი, აღნიშნული ამოკაწვრის და მოთრევის კვალის დასაწყისი მიჩნეული იქნა შეჯახების ადგილად, შეჯახების ადგილი დასახლებულ პუნქტებამდე მანძილის მაჩვენებელი საგზაო ნიშნიდან ზესტაფონის მიმართულებით დაშორებულია 33,20 მეტრით. შეჯახების ადგილიდან ზესტაფონის მიმართულებით 3,20 მეტრის მოშორებით, ამავე მიმართულებით სამოძრაო ზოლში ღერძულა ხაზიდან 0,60 მეტრის მოშორებით დევს „ბმვ X5-ის“ მოდელის ავტომობილის დაზიანებული გადაცემათა კოლოფი, რომლიდანაც ზესტაფონის მიმართულებით 3,70 მეტრის მოშორებით, ამავე ზოლში ღერძულა ხაზიდან 2,10 მეტრის მოშორებით დევს „ბმვ X5“ - ის მოდელის ავტომობილის დაზიანებული ძრავი, ასევე შეჯახების ადგილიდან ზესტაფონის მიმართულებით 10,30 მეტრის სიგრძეზე, ზესტაფონის მიმართულებით, სამოძრაო ზოლში არის ავტომობილის მცირე ზომის დეტალების ნამსხვრევების ჩამონაყარი და ჩამოქცეულია ავტომობილის ზეთი. აღნიშნული ჩამონაყარის დასასრულის გასწვრივ, ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლში სრულდება საბურავის მოთრევის კვალი, აღნიშნული მოთრევის კვალი იწყება ნამსხვრევების ჩამონაყარიდან ზესტაფონის მიმართულებით **32,80** მეტრის მოშორებით ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის პირველ ზოლში, წყვეტილი გამყოფი ხაზიდან **1,20** მეტრის მოშორებით იგი რკალისებურად ჯერ მარჯვნივ, ხოლო შემდეგ მარცხნივ მიდის ს-----ის მიმართულებით, პირველ ზოლში და იყოფა ორ პარალელურ ნაწილად, მათ შორის მანძილი დასაწყისთან არის **0,40** მეტრი, შუაში არის **0,50** მეტრი ხოლო დასასრულში არის **0,80** მეტრი, ამასთან მარჯვენა ნაწილი სრულდება წყვეტილ გამყოფ ხაზზე, ხოლო მარცხენა ნაწილი კი სრულდება ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის მეორე ზოლში. შემთხვევის ადგილზე სხვა რაიმე დათვალიერებით აღმოჩენილი არ ყოფილა, იგი დასურათდა ექსპერტების მიერ. ასევე შედგენილი იქნა სქემა, რომელიც დაერთვის ოქმს. შემთხვევის ადგილზე მყოფი დაშავებული გ-----ი ლ-----ე სასწრაფო დახმარების

ბრიგადის მიერ გადაყვანილი იქნა საავადმყოფოში, ხოლო შემთხვევის ადგილზე მყოფი ზემოთაღნიშნული გარდაცვლილი მოქალაქეების გვამები გადაყვანილნი იქნენ პროზექტურაში. შემთხვევის ადგილზე მყოფი ზემოთაღნიშნული ავტომობილები გადაყვანილი იქნენ ქუთაისის ავტოსაჯარიმო სადგომზე. (ტ-1, ს.ფ. 12-20).

საქმეში წარმოდგენილი 2017 წლის 27 იანვარს გაცემული სატრანსპორტო ტექნიკურ - ტრასოლოგიური ექსპერტიზის N000487517 დასკვნით - გამოსაკვლევად წარმოდგენილი ავტომობილების საჭის მართვის მექანიზმები, სამუხრუჭე სისტემები და წინა მარჯვენა თვლების დაკიდების მექანიზმები, ტექნიკურად გაუმართავ მდგომარეობაშია, მთელი რიგი დეტალების და კვანძების დაზიანების გამო, რაც განვითარებულია ავტომობილების ძლიერი დაზიანებისაგან, სამუხრუჭე სისტემის გერმეტიულობის და მართვის მექანიზმის სახსრული შეერთებების დარღვევით უშუალოდ საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის დროს. გამოსაკვლევად წარმოდგენილ ავტომობილზე არსებული დაზიანებები თავისი ფორმითა და ხასიათით განვითარებულნი არიან მათი ურთიერთკონტაქტის შედეგად, როცა მახვილი კუთხე ავტომობილების გრძივ ღერძებს შორის ურთიერთკონტაქტის (შეჯახების) დროს შეადგენდა დაახლოებით 60 გრადუსს. შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ავტომობილ „ნისან ტიდას“ მძღოლ გ-----ზე არ იყო დამოკიდებული კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, მძღოლ მ-----ის მიერ დაცული იყო თუ არა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნები და შეეძლო თუ არა მას მომხდარი საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის თავიდან აცილება, გამოძიების მიერ საჭიროა დამატებით დადგინდეს, უშუალოდ საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევის წინ, ადგილი ჰქონდა თუ არა შემხვედრი მიმართულებიდან, მის სამოძრაო ზოლში, ღია ფერის ავტომობილის გადმოსვლას და თუ ასეთს ჰქონდა ადგილი, რა მანძილი იყო მათ შორის საფრთხის შექმნის მომენტში, ხოლო იმ შემთხვევაში თუ მოძრაობაში არანაირი ხელისშემშლელი პირობა არ ყოფილა, აღნიშნული ფაბულა გაზიარებული უნდა იყოს გამომძიებლის მიერ და მოცემული უნდა იყოს დადგენილებაში. (ტ.1.ს.ფ. 266-270)

საქმეში წარმოდგენილი და სასამართლო სხდომაზე გამოკვლეული - 2017 წლის 14 თებერვალს გაცემული N0----- დასკვნით მოცემულ, კონკრეტულ შემთხვევაში, გამოძიების მიერ დადგენილ ვითარებაში, შემთხვევის მონაწილე ავტომობილ „ბმვ-X5-ის“ მძღოლის, მ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33 - ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა. (ტ.1.ს.ფ. 277-280).

საქმეში წარმოდგენილი და სასამართლო სხდომაზე გამოკვლეული - 2017

წლის 31 აგვისტოს გაცემული დაცვის მხარის მიერ ჩატარებული სატრანსპორტო-ტექნიკური ექსპერტიზის NO----- დასკვნით(ექსპერტები: ზ-----, ი-----), მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, წარმოდგენილი მასალების მიხედვით, კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც ამას განმარტავს ავტომობილ „BMW X5“ M----- - ს მძღოლი მ-----ი თავის ჩვენებაში. მოცემულ შემთხვევაში შექმნის საგზაო სიტუაციაში, წარმოდგენილი მასალების მიხედვით ავტომობილ „BMW X5“ MK-444- AB-ს მძღოლს მ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „Nissan Tida“ S----- -სთან შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა (შეჯახება) არ აღინიშნება.(ტ.4..ს.ფ. 16-21).

საქმის არსებითი განხილვის დროს ბრალდების მხარის ინიციატივით დანიშნული და 2018 წლის 08 იანვარს გაცემული კომისიური წესით ჩატარებული NO----- სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის დასკვნით(ექსპერტები: ზ-----, ე-----, ი-----, დ-----, ი-----, ი-----, ი----- სადრაძე), მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, ავტომობილ „ბმვ-X5-ის“, მძღოლს, მ----- კ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „ნისან ტიდასთან“, შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა (შეჯახება) არ აღინიშნება. (სასამართლო სხდომის ოქმი).

პირველი ინსტანციის სასამართლო განაჩენში განმარტებულია, რომ კანონმდებლის მიერ, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილით კრიმინალიზებულია ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება და ორი ან მეტი პირის სიცოცხლის მოსპობა.

სსკ-ის 276-ე მუხლი ბლანკეტური შინაარსის ნორმაა. შესაბამისად, მოცემული მუხლით ქმედების კვალიფიკაციისას და პირის ბრალეულობის საკითხის გადაწყვეტისას უნდა დადგინდეს ა) „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის რომელი ნორმა დაირღვა ბრალეული პირის მიერ და კონკრეტულად რაში გამოიხატა ეს დარღვევა ბ) იყო თუ არა ეს დარღვევა მიზეზობრივ კავშირში დამდგარ შედეგთან.

მძღოლის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა დარღვევის საკითხის გადაწყვეტა კი დიდწილად მოითხოვს სპეციალურ ცოდნას, რისთვისაც აუცილებელია შესაბამისი დარგის

ექსპერტიზის ჩატარება და მისი გამოკვლევა სასამართლო სხდომაზე მხარეთა მონაწილეობით.

ამავე განაჩენში მითითებულია, რომ საქართველოს სსკ-ის მე-8 მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად „მიზეზობრივი კავშირი არსებობს მაშინ, როდესაც ქმედება წარმოადგენდა ამ კოდექსის შესაბამისი მუხლით გათვალისწინებული მართლსაწინააღმდეგო შედეგის ან კონკრეტული საფრთხის აუცილებელ პირობას, ურომლისოდაც ამჯერად ეს შედეგი არ განხორციელდებოდა ან ასეთი საფრთხე არ შეიქმნებოდა.“

საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 82-ე მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენით პირის დამნაშავედ ცნობისათვის საჭიროა გონივრულ ეჭვს მიღმა არსებულ შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა.

სასამართლო სხდომაზე გამოკვლეული აღნიშნული ფაქტობრივი გარემოებების გათვალისწინებით სასამართლო განაჩენის თანახმად, დადგენილად მიიჩნევს შემდეგს:

2016 წლის 21 ივლისს, დაახლოებით 17:30 საათზე, თ-----ი-ს----ი-ლ-----ის საავტომობილო გზის 238-ე კმ-ზე მოხდა საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა, სადაც ერთმანეთს დაეჯახნენ თ-----ის მხრიდან ს----ის მიმართულებით მოძრავი ავტომობილი „BMW X5“ M-----, რომელსაც მძღოლი მ-----ი მართავდა (ავტომობილში მძღოლის გარდა იჯდა სამი მგზავრი: ა-----ე, გ-----ი ლ-----ე და ნ---- გ-----ე და მის შემხვედრად, ს----ის მხრიდან თ-----ის მიმართულებით მოძრავი ავტომობილი „Nissasn Tida“ S--- --, რომელსაც მართავდა მძღოლი გ-----ი პ-----ი (ავტომობილში მძღოლის გარდა იჯდა ორი მგზავრი: ნ---- კ----- და ა-----ე).

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმის და მასზე თანდართული სქემის მიხედვით: საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევას ადგილი ჰქონდა დღისით, ღრუბლიანი ამინდის დროს, ჰორიზონტალური პროფილის მშრალ, უდეფექტო, ორმხრივი მოძრაობის ასფალტის გზაზე, სადაც ს----ის მიმართულებით ორზოლიანი სავალი ნაწილის თოთოეული ზოლის სიგანეები 4.2 და 3.5 მეტრია, ხოლო თ-----ი მიმართულებით ერთზოლიანი სავალი ნაწილის სიგანე 3.6 მეტრია. საპირისპიროდ მოძრავი სატრანსპორტო ნაკადები გაყოფილია უწყვეტი ხაზით. სატრანსპორტო საშუალებების პირველადი ურთიერთკონტაქტი მოხდა თ-----ის მიმართულების სამოძრაო ზოლში; შეჯახებამდე ავტომობილი „BMW X5-მა“ ს----ის მიმართულების ორზოლიანი სამოძრაო ზოლის პირველ ზოლში დატოვა 32.8 მეტრის სიგრძის ოვალური ფორმის საბურავების კვლები, რომლის დასაწყისი ზოლების გამყოფი წყვეტილი ხაზიდან დაცილებულია 1.2 მეტრით, კვალის დასასრული გადის მეორე სამოძრაო ზოლში და ზოლების გამყოფი წყვეტილი ხაზიდან დაცილებულია 0.8 მეტრით. კვალი დასაწყისში

ერთმაგია, შემდეგ იწყებს განშტოებას და ასეთი განშტოებით მიემართება მეორე ზოლისაკენ(საექსპერტო კვლევის თანახმად კვლების ასეთი ფორმა მიუთითებენ იმაზე, რომ ისინი დატოვებულია ავტომობილის მოცურებულ მდგომარეობაში გადაადგილებისას). სატრანსპორტო-ტრასოლოგიური და ტექნიკური გამოკვლევის მიხედვით სატრანსპორტო საშუალებების პირველადი კონტაქტი მოხდა ავტომობილ „BMW X5-ის“ წინა მარჯვენა და ავტომობილ „Nissasn Tida-ს“ წინა ნაწილებით, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 60 გრადუსს. შეჯახებამდე ორივე სატრანსპორტო საშუალების საჭის მექანიზმები და სამუხრუჭე სისტემები იყო ტექნიკურად გამართულ მდგომარეობაში.

თ-----ის მიმართულების სამოძრაო ზოლის მარჯვენა გვერდულზე გაჩერებული ავტომობილების მიმდებარედ მყოფ პირთა ჩვენებებით ირკვევა, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის (შეჯახების) წინ მათი ყურადღება მიიპყრო ავტომობილის საბურავების მოცურებისა და დამუხრუჭებისათვის დამახასიათებელმა ხმამ, რომლის გაგონების შემდეგ გაიხედეს და დაინახეს ს-----ის მიმართულებით მოძრავი ავტომობილი „BMW X5“, რომელიც მოცურებულ მდგომარეობაში თავისი სამოძრაო ზოლიდან გადავიდა საპირისპირო (თ-----ის მიმართულების) სამოძრაო ზოლისაკენ, სადაც შეეჯახა ამ ზოლში შემხვედრად მოძრავ ავტომობილ „Nissasn Tida-ს“ .

ხილვადობის შემზღუდველი ობიექტის გამო (გვერდულზე გაჩერებული ავტომობილები) შექმნილი სიტუაციის სრულყოფილი სურათი აღნიშნულ თვითმხილველ მოწმეთა ჩვენებებში არ იკვეთება, საბურავების ხმის გაგონების შემდეგ როდესაც გაიხედეს გზისაკენ, მათი მთელი ყურადღება გადატანილი იყო მოცურებული ავტომობილისაკენ, კერძოდ, მოწმეები მიუთითებენ:

მოწმე შ-----ი: „მან გაიგონა მანქანის ღრჭიალის ხმა, რამაც მიიპყრო მისი ყურადღება, დაინახა მოძრავი ავტომობილი, რომელსაც მართვა დაკარგული ჰქონდა და შეეჯახა შემხვედრ ავტომობილს. ამ დროის იმყოფებოდა სატვირთო ავტომობილის უკან და უყურებდა ს-----ის მიმართულებით გზას. ხმის გაგონებაზე მოტრიალდა ავტობუსის მიმართულებით და დაინახა შავი ჯიპი რომელიც მართვადაკარგული ღრჭიალით მოდიოდა და მისგან დაახლოებით 50 მეტრში მოხდა შეჯახება. როგორც მან დაინახა, აღნიშნული ავტომობილი მოძრაობდა შუა ზოლში, ზიგზაგისებურად და აშკარად ეტყობოდა, რომ საჭეს ვერ იმორჩილებდა“.

მოწმე ლ-----ი: „მოულოდნელად გაიგონა დიდი ავტომობილის გავლის ხმა ს-----იდან ზესტაფონის მიმართულებით, რასაც მალევე მოჰყვა შეჯახების ხმა... ტრაილერის გავლისთანავე გაიგონა ავტომობილის დამუხრუჭებისა და ღრჭიალის მსგავსი ხმა და შემდეგ შეჯახების ხმა.“

მოწმე ე-----ე: „გაიგონა საბურავების მოცურების, წივილის ხმა. მან

ჩათვალია, რომ ეს საფრთხე უკან უნდა ყოფილიყო და უკან მოიხედა, რა დროსაც დაინახა შავი X5 მარკის მანქანა და გააყოლა მას თვალი. მან არ იცის დაახლოებით რა სიჩქარით მოძრაობდა აღნიშნული ავტომობილი, მაგრამ მისი აზრით, ეს მანქანა არ მოძრაობდა ისეთი სიჩქარით, რომ მძღოლს საჭე ვერ დაემორჩილებინა. რამდენიმე წამში ეს მანქანა დაეჯახა საწინააღმდეგო მიმართულებით მოძრავ მანქანას, მოწმესა და მანქანას შორის, როდესაც მან ის პირველად დაინახა, იქნებოდა დაახლოებით 30 მეტრი ან ცოტა ნაკლები, ხოლო შეჯახება მოხდა მოწმიდან დაახლოებით 40-50 მეტრში“.

მოწმე ა-----ია: „მან მანქანის მუხრუჭის ხმა გაიგონა და როცა მოტრიალდა უკან, დაინახა შავი „BMW X5“ მარკის ავტომობილი, რომელიც მოძრაობდა დაახლოებით 120- 140 კმ/სთ სიჩქარით, იგი გადავიდა შემხვედრი მიმართულებით და შეეჯახა „ნისან ტიდას“ მარკის ავტომობილს. მოწმის თვალთახედვის არეში ავტომობილი მოექცა პერპენდიკულარულად. როდესაც მან შავი ავტომობილი დაინახა, მათ შორის მანძილი იქნებოდა დაახლოებით 30-40 მეტრი. ავტომობილის დანახვიდან დაახლოებით 2-3 წამში მოხდა შეჯახება.“

მოწმე გ-----ი ლ-----ე: „შეჯახების მომენტი მან იგრძნო, თუმცა არ დაუნახავს, მძღოლს რაღაცამ ხელი შეუშალა, მ-----მა საჭე ვეღარ დაიმორჩილა და მარჯვნივ გააკეთა მანევრი, ხოლო შემდეგ გასწორება სცადა და მანქანა მოცურდა. გამომდინარე იქედან, რომ თავად ტელეფონში იყურებოდა, მისი ყურადღება მიიქცია, მ-----ის შეძახილმა, რომელიც ვილაცას აგინებდა, სწორედ იმიტომ, რომ მათ ხელი შეუშალეს, რამაც გამოიწვია შეჯახება“.

შემთხვევის ერთადერთი სრულად თვითმხილველი მოწმე კ-----ე აჩვენებს: „90კმ/სთ სიჩქარით მოძრაობდა. შემდეგ დაეწია შავი ფერის „ბმვ X5-ს“, ის იყო მარცხენა ზოლში. სანამ ავარია მოხდებოდა, ისინი ერთად მოძრაობდნენ გარკვეული პერიოდის განმავლობაში, მათ შორის მანძილი დაახლოებით იყო 40 მეტრი. შემდეგ ტრიალური გამოჩნდა, ტრიალერს რომ ჩაუარა ამ მანქანამ, აიღო რული მკვეთრად მარჯვნივ, ამ დროს მოცურდა მანქანა, ამავე დროს გამოჩნდა მანქანა, რომელიც ასწრებდა ტრიალერს და მანქანა მოცურებულ მდგომარეობაში გადავიდა საპირისპირო მხარეს და შეეჯახა სხვა ავტომობილს. „BMW“ ტრიალერის უკანა ნაწილთან იყო, როდესაც მან მანევრი გააკეთა. მან არ იცის, რატომ შეასრულა „BMW-ს“ მძღოლმა მარჯვენა მხარეს მანევრი, ავტომობილის მძღოლმა მარჯვნივ აიღო საჭე, მერე სავარაუდოდ ვეღარ დაიმორჩილა. მთელი უკანა ნაწილით ავარდა ჰაერში და დადგა გვერდულად და უკვე გვერდულად დაიწყო სრიალი, მოცურება და მოცურებულ მდგომარეობაში გადავიდა საპირისპირო ზოლში, რა დროსაც მოხდა შეჯახება. როდესაც „BMW-ს“ მძღოლმა საჭე აიღო მარჯვნივ, მისი თვალთახედვის არეში ტრიალერთან ერთად მოხვდა ღია ფერის ავტომობილი. მან თვალი მოჰკრა, რომ ტრიალერმა და ღია ფერის მანქანამ ერთად ჩაიარეს, ჯერ ტრიალერმა და შემდეგ მოჰყვა აღნიშნული

ღია ფერის ავტომობილი.“

საქმეზე დაკითხული ყველა ექსპერტი ცალსახად აღნიშნავს, რომ მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, წარმოდგენილი მასალების მიხედვით, კონკრეტული საგზაო სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი, ტექნიკური თვალსაზრისით, შესაძლებელია განვითარებულიყო ისე, როგორც ამას განმარტავს ავტომობილ „BMW X5-ის“ მძღოლი მ-----ი თავის ჩვენებაში: „მიდიოდა თ-----იდან ოჯახთან ერთად დასავლეთისკენ...ის მოძრაობდა თავის სავალ გზაზე, მარცხენა ზოლში, როდესაც დაინახა ღია ფერის ავტომობილი და შეეცადა მისთვის გვერდის ავლას, მაგრამ შემდეგ საჭე ვეღარ დაიმორჩილა და მოხდა შეჯახება. მოძრაობისას წინ მოდიოდა სატვირთო მანქანა, უკვე მას უნდა ჩაეკლო, ამ დროს დაინახა, რომ მის სავალ ზოლში გადმოსული იყო ღია ფერის მანქანა, რომელსაც სცადა აერიდებინა მანქანა, აარიდა, მაგრამ მოცურდა და დაეჯახა სხვა მანქანას. მან იცის დაშვებული სიჩქარე ავტობანზე არის 90 კმ/სთ, მას ჰქონდა დაყენებული ე.წ. ავტოპილოტი 93-94 კმ/საათზე და მოძრაობდა აღნიშნული სიჩქარით. ღია ფერის ავტომობილი ტრაილერის უკანა ნაწილიდან გამოვიდა, ამ დროს მის ავტომობილსა და ღია ფერის მანქანას შორის იქნებოდა დაახლოებით 40-50 მეტრი მანძილი. როდესაც მან დაინახა ავტომობილი, მას მის სავალ ზოლში ჰქონდა მთლიანად ცხვირი გამოყოფილი და ამ დროს უკვე ინსტიქტურად დაიწყო მოძრაობა, რომ აერიდებინა შეჯახებისთვის თავი. როდესაც ავტომობილს აუარა გვერდი, სცადა მანქანის გასწორება და თავის სავალ ზოლში დაბრუნება, მაგრამ ვეღარ შეძლო მანქანის დამორჩილება და მანქანამ დაიწყო მოცურება.“

წარმოდგენილი მასალებიდან გამომდინარე, მათ შორის შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმიდან და მასზე თანდართული სქემიდან, საქმეზე ჩატარებული სატრანსპორტო-ტრასოლოგიური და ტექნიკური ექსპერტიზის დასკვნებიდან, აგრეთვე „BMW X5-ის“ მძღოლ მ-----ის და სხვა თვითმხილველი მოწმეების ჩვენებებიდან გამომდინარე, კომისიური ექსპერტიზის ჩამტარებული ყველა ექსპერტი დ-----ი, ზ-----ე, ე-----ი, ი-----ს-----ე, ი-----ე და ი-----ე მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმი განვითარდა შემდეგნაირად:

„საგზაო შემთხვევამდე ავტომობილი „BMW X5“ M----- მოძრაობდა ზესტაფონის მხრიდან ს-----ის მიმართულებით ორზოლიანი სამოძრაო ზოლის მეორე ზოლში დაახლოებით 90-100 კმ/სთ სიჩქარით, მის წინ და მარჯვნივ სხვა სატრანსპორტო საშუალებები არ მოძრაობდნენ, ხოლო მის უკან და მარჯვნივ, პირველ სამოძრაო ზოლში დაახლოებით 30-40 მეტრი დისტანციით მოძრაობდა ავტომობილი „Nissan Teana“ F-----. გზის აღნიშნულ მონაკვეთზე მსვლელობისას, როდესაც დაუახლოვდა საპირისპირო მოძრაობის ზოლში შემხვედრად მოძრავ ნახევარ მისაბმელიან სატვირთო ავტომობილს, სადაც ამ დროს საპირისპირო მოძრაობის ზოლის გვერდულზე

იდგა ორი სამგზავრო ავტობუსი, მოულოდნელად სატვირთო ავტომობილზე გასწრების მიზნით BMW X5-ის” სამოდრაო ზოლში გადავიდა შემხვედრად მოძრავი ღია ფერის დაუდგენელი მსუბუქი ავტომობილი. ამ მომენტში მანძილი ავტომობილ BMW X5-სა” და გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფ დაუდგენელ ღია ფერის მსუბუქ ავტომობილს შორის იყო დაახლოებით 40-50 მეტრი. შემხვედრად მოძრავ ავტომობილზე შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით ავტომობილ BMW X5-ის” მძღოლმა საჭე მკვეთრად აიღო მარჯვნივ პირველი სამოდრაო ზოლისაკენ, რამაც გამოიწვია ავტომობილის მოცურება და ასე მოცურებულ მდგომარეობაში იწყო საპირისპირო მოძრაობის ზოლისაკენ გადაადგილება, სადაც მოხდა შეჯახება ამ ზოლში შემხვედრად მოძრავ მსუბუქ ავტომობილ Nissan Tida-სთან”. საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის მე-2 პუნქტის შესაბამისად, სატრანსპორტო საშუალების მოძრაობისას მძღოლმა უნდა გაითვალისწინოს საგზაო პირობები, რათა საჭიროების შემთხვევაში, აგრეთვე ნებისმიერი საფრთხის ან დაბრკოლების წინ მიიღოს ყველა შესაძლო ზომა უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად, შეამციროს სიჩქარე, ხოლო აუცილებლობის შემთხვევაში გაჩერდეს. თუ მხედველობაში მივიღებთ იმ გარემოებას, რომ სატვირთო ავტომობილზე გასწრების მანევრის შესრულების დროს მის სამოდრაო ზოლში შემხვედრად მოძრავ დაუდგენელ ღია ფერის მსუბუქ ავტომობილს ეფექტურად არ დაუმუხრუჭებია და მოძრაობის მიმართულების და სიჩქარის შეუცვლელად აგრძელებდა სატვირთო ავტომობილზე გასწრების მანევრს, ვლებულობთ, რომ შექმნილ საგზაო სიტუაციაში ავტომობილ BMW X5-ის” მძღოლს საპირისპირო მოძრაობის ზოლში მოძრავ სატვირთო ავტომობილზე გასწრების მანევრის შესრულების დროს მის სამოდრაო ზოლში შემხვედრად მოძრავ დაუდგენელ ღია ფერის მსუბუქ ავტომობილზე შეჯახების თავიდან აცილება ავტომობილის დამუხრუჭებით არ შეეძლო და BMW X5-ის” მძღოლის მოქმედება, რომ შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით საჭე მკვეთრად აიღო მარჯვნივ პირველი სამოდრაო ზოლისაკენ, რამაც გამოიწვია ავტომობილის პირველ სამოდრაო ზოლში მოცურება, არ ეწინააღმდეგება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნებს, ამასთან, საექსპერტო პრაქტიკიდან ცნობილია, რომ მოცურებული ავტომობილი არის უმართავი და მისი შემდგომი გადაადგილების მიმართულება ავტომობილის მძღოლზე აღარ არის დამოკიდებული და ასეთი დამოკიდებულია სხვა გარეშე ფაქტორებზე“.

ზემოაღნიშნულიდან გამომდინარე, ბრალდების მხარის ინიციატივით დანიშნულმა კომისიურმა ექსპერტიზამ დაადგინა, რომ „მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, ავტომობილ „ბმვ-X5-ის“, მძღოლს, მ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „ნისან ტიდასთან“, შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა

კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა (შეჯახება) არ აღინიშნება“.

მოწმის სახით დაკითხულმა ექსპერტებმა დ-----მა და ი-----ემ სასამართლო სხდომაზე დაადასტურეს მათ მიერ 2017 წლის 14 თებერვალს გაცემული NO----- დასკვნის სისწორე, რომლის თანახმად, კონკრეტულ შემთხვევაში, გამოძიების მიერ დადგენილ ვითარებაში, შემთხვევის მონაწილე ავტომობილ „ბმვ-X5-ის“ მძღოლის, მ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა. თუმცა, სასამართლო სხდომაზე განმარტეს, რომ მათ დასკვნის გაცემის დროს მხედველობაში არ მიუღიათ საქმის მასალები, არამედ ექსპერტიზა ჩაატარეს გამომძიებლის დადგენილებაში მითითებულ ფაქტობრივ გარემოებებზე, რომლის თანახმად მძღოლ მ-----ისათვის მოძრაობის საპირისპირო მხრიდან რაიმე სატრანსპორტო საშუალებას დაბრკოლება არ შეუქმნია, მოძრაობაში არანაირი ხელის შემშლელი პირობა არ ყოფილა და მის სამოძრაო ზოლში არანაირი ავტომანქანა არ გადმოსულა, გადავიდა საპირისპირო მოძრაობის ზოლში და წინა მარჯვენა ნაწილით შეეჯახა „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა დაცვით მოძრავ „ნისან ტიდას“ მარკის ავტომობილს, რომელსაც გ-----ი მართავდა. ამ მოცემულობიდან გამომდინარე, როგორც ექსპერტები აღნიშნავენ, ბუნებრივია, რომ მ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 33-ე მუხლის პირველი პუნქტის მოთხოვნებს, ასეთი დასკვნის გაკეთება შეიძლება ყოველგვარი ექსპერტიზისა და კვლევის გარეშეც.

ამასთან, საქმის მასალებზე დაყრდნობით ჩატარებული საექსპერტო კვლევისას, იგივე ექსპერტები სხვა ექსპერტებთან ერთად მივიდნენ იმ დასკვნამდე, რომ მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალების მიხედვით, მ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „ნისან ტიდასთან“, შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა (შეჯახება) არ აღინიშნება.

ბრალდების მხარის პოზიცია აგებულია მასზედ, რომ მ-----ისათვის მოძრაობის საპირისპირო მხრიდან რაიმე სატრანსპორტო საშუალებას დაბრკოლება არ შეუქმნია და მის სამოძრაო ზოლში არანაირი ავტომანქანა არ გადმოსულა. ბრალდების მხარე სასამართლო სხდომაზე ბევრს ეცადა და მრავალი არგუმენტი წარმოადგინა, რათა მის მიერ მოპოვებული მტკიცებულებები - ექსპერტთა ჩვენებები არ გაეზიარებინა სასამართლოს, თუმცა, დაცვის მხარის სასარგებლო საპირისპირო მტკიცებულებების ფონზე (კ-----ის ჩვენება, შ-----ის ჩვენება, გ-----ი ლ-----ის ჩვენება, ე---

-----ის ჩვენება, შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმი და სხვა), ვერ წარმოადგინა ვერც ერთი მტკიცებულება, რომელიც დაადასტურებდა ამ ფაქტობრივ გარემოებას (მის სამოძრაო ზოლში შემხვედრი ავტომანქანის არ გადმოსვლას). ის არგუმენტი, რომ შემთხვევის ადგილზე მდგომი მოწმეები ვერ აფიქსირებენ მ-----ისთვის საფრთხის შემქმნელ ღია ფერის ავტომობილს და ვერ იქნა ეს ავტომობილი იდენტიფიცირებული, ისევე როგორც ტრაილერი, არ გამორიცხავს ასეთი ავტომობილის რელურად არსებობას, გამომდინარე იქიდან, რომ მათი ყურადღება მიიქცია „ბმვ-ს“ საბურავების ღრჭიალის ხმამ, რაზეც გადაიტანეს მთელი ყურადღება. ბრალდებულისა და მოწმე კ-----ის მიერ აღწერილ ვითარებაში კი ტრაილერის და ღია ფერის ავტომობილის ჩავლა მოხდა თითქმის ერთდროულად, რა დროსაც შემთხვევის ადგილზე მყოფ პირთა ყურადღება ბუნებრივია ფოკუსირდა მოცურებული და მართვადაკარგული ავტომანქანისაკენ. ნიშანდობლივია, რომ შემთხვევის ადგილზე მყოფმა მოწმეებმა ვერ დაინახეს არა თუ ტრაილერზე გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფი მის პარალელურად მოძრავი მსუბუქი ავტომობილი, არამედ თვით ისეთი დიდი გაბარიტების მქონე ავტომობილი, როგორიცაა ტრილერი და მხოლოდ მისი გავლისთვის დამახასიათებელი ხმით შეძლო ტრაილერის გავლის ფაქტის დაფიქსირება ავტობანის გვერდულზე გაჩერებულ ავტომობილებთან მდგომმა ერთ-ერთმა მოწმე ლ-----მა.

მ-----ის ჩვენებას მის სამოძრაო ზოლში ტრაილერზე გასწრების მანევრის შემსრულებელი ღია ფერის ავტომობილის უეცრად გადმოსვლის შესახებ ამყარებს მოწმეთა ჩვენებებიც: კ-----ე - „როდესაც „BMW-ს“ მძღოლმა საჭე აიღო მარჯვნივ, მისი თვალთახედვის არეში ტრაილერთან ერთად მოხვდა ღია ფერის ავტომობილი. მან თვალი მოჰკრა, რომ ტრაილერმა და ღია ფერის მანქანამ ერთად ჩაიარეს“; გ-----ი ლ-----ე - „ქ-----ს-----ის შემოვლით გზაზე, ტელეფონში იხედებოდა, როდესაც მ-----ის ხმა გაიგონა - „რას აკეთებსო“, რასაც მოჰყვა მანქანის მანევრი და მოხდა შეჯახება. მისი ყურადღება მიიქცია მ-----ის შედახილმა, რომელიც ვიღაცას აგინებდა, სწორედ იმიტომ, რომ მათ ხელი შეუშალეს, რამაც გამოიწვია შეჯახება“; ე-----ე - „შეჯახების შემდეგ გაიგონა თუ როგორ ამბობდა მ-----ი „ვინ იყო? ვინ იყო?“

ამასთან, ბრალდების მხარის პოზიციის გაზიარების შემთხვევაში(მ-----ისათვის მოძრაობის საპირისპირო მხრიდან რაიმე სატრანსპორტო საშუალებას დაბრკოლება არ შეუქმნია და მის სამოძრაო ზოლში არანაირი ავტომანქანა არ გადმოსულა), დამაჯერებელი ახსნა ვერ მიეცემა საქმის მასალებში არსებულ ყველაზე უტყუარ და ობიექტურ მტკიცებულებას - შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმს და სქემას, სადაც ცხადადაა აღწერილი, რომ „ჩამონაყარის დასასრულის გასწვრივ, ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლში სრულდება საბურავის მოთრევის კვალი, აღნიშნული მოთრევის კვალი იწყება ნამსხვრევების ჩამონაყარიდან

ზესტაფონის მიმართულებით 32,80 მეტრის მოშორებით ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის პირველ ზოლში, წყვეტილი გამყოფი ხაზიდან 1,20 მეტრის მოშორებით იგი რკალისებურად ჯერ მარჯვნივ, ხოლო შემდეგ მარცხნივ მიდის ს-----ის მიმართულებით, პირველ ზოლში და იყოფა ორ პარალელურ ნაწილად, მათ შორის მანძილი დასაწყისთან არის 0,40 მეტრი, შუაში არის 0,50 მეტრი ხოლო დასასრულში არის 0,80 მეტრი, ამასთან მარჯვენა ნაწილი სრულდება წყვეტილ გამყოფ ხაზზე, ხოლო მარცხენა ნაწილი კი სრულდება ს-----ის მიმართულებით სამოძრაო ზოლის მეორე ზოლში.“ იმ გარემოებას, რომ არსებულ პირობებში, მძღოლის მკვეთრი მანევრის გარეშე, შეუძლებელი იყო „ბმვ-ს“ მარკის ავტომობილის მოცურება, ადასტურებს ყველა ექსპერტი. შესაბამისად, უეცრად წარმოქმნილი საფრთხის არარსებობის შემთხვევაში უპასუხოდ რჩება კითხვა, რამ გამოიწვია მძღოლ მ-----ის მკვეთრი მანევრი თავისივე სამოძრაო ზოლში.

ბრალდების მხარემ ასევე ვერ წარმოადგინა იმის დამადასტურებელი უტყუარი მტკიცებულებები, რომ მ-----ის ავტომობილი მოძრაობდა კანონით განსაზღვრული სიჩქარის შეზღუდვის გადაჭარბებით, რაც გზის მოცემული მონაკვეთისათვის შეადგენდა 90 კმ/სთ სიჩქარეს. კერძოდ, ექსპერტთა განმარტებით, კონკრეტულ სიტუაციაში, მბრუნავი თვლებით მოცურებული ავტომობილის სიჩქარის განსაზღვრა შეუძლებელი იყო, მით უფრო, რომ „ბმვ-ს“ კინეტიკური ენერგია ჩაახშო შეჯახებამ. საქმეზე დაკითხული მოწმეები კი „ბმვ-ს“ სიჩქარესთან დაკავშირებით იძლევიან წინააღმდეგობრივ ჩვენებებს: მოწმე შ-----ი - დაახლოებით 100-120 კმ/სთ, ა-----ია - დაახლოებით 120-140 კმ/სთ, ხოლო მ-----ი, გ-----ი ლ-----ე, კ-----ე მიუთითებენ დაახლოებით 90 კმ/სთ სიჩქარეს, ასევე, მოწმე ე-----ის ჩვენებით, მოცურებული „ბმვ“ არ მოძრაობდა ისეთი სიჩქარით, რომ მძღოლს საჭე ვერ დაემორჩილებინა. ზემოთ აღნიშნული გარემოებებიდან გამომდინარე, ბრალდებულ მ-----ის ჩვენება საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის განვითარების მექანიზმის შესახებ შესაბამისობაშია როგორც მოწმეთა ჩვენებებთან, ისე შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმსა და სქემასთან და საქმეზე ჩატარებულ საექსპერტო კვლევებთან, რომლებიც გამორიცხავენ მ-----ის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულბელებოფას, რამაც განაპირობა კონკრეტული საგზაო - სატრანსპორტო შემთხვევა. ექსპერტები განმარტავენ, რომ შექმნილ სიტუაციაში მძღოლ მ-----ის მკვეთრი მანევრი, რამაც გამოიწვია მოცურება და უმართავი გახდა ავტომობილი(რის გამოც შეეჯახა კანონის მოთხოვნათა დაცვით თავის სამოძრაო ზოლში მოძრავ ავტომანქანას), განაპირობა საპირისპირო სამოძრაო ზოლში მოძრავ სატვირთო ავტომობილზე გასწრების მანევრის შემსრულებელ და „ბმვ-ს“ სამოძრაო ზოლში გადმოსულ ღია ფერის ავტომობილზე გარადაუვალი შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით საჭის მკვეთრად მარჯვნივ აღება, ანუ მძღოლ მ-----ის მანევრი უკიდურესი აუცილებლობით იყო

განპირობებული.

საკითხის გადაწყვეტისათვის გამოკვლეული მტკიცებულებების საფუძველზე, მსჯავრდებულის უდანაშაულობის შესახებ განაჩენში ახსნილ ფაქტობრივ გარემოებებს და აქედან გამომდინარე, განაჩენში მითითებულ დასკვნას, იმის შესახებ, რომ ბრალდების მხარემ სასამართლოს ვერ წარუდგინა საკმარისი მტკიცებულებები, რომელითაც ეჭვგარეშე დადასტურდებოდა, რომ მ-----მა ჩაიდინა ბრალად შერაცხული ქმედება, სააპელაციო პალატა დასაბუთებულად მიიჩნევს და ეთანხმება მას, შემდეგი გარემოებათა გამო:

გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტის არსებობას გულისხმობს (დანაშაულის შემადგენლობის ყველა ნიშანზე ცალ-ცალკე), ნეიტრალურ და გონივრულად მოაზროვნე პირი დაარწმუნოს ბრალდებულის მიერ ბრალად შერაცხული ქმედების ჩადენაში. ამ გარემოებათა მხედველობაში მიღებით, სააპელაციო პალატა სრულად იზიარებს პირველი ინსტანციის სასამართლოს განაჩენში მითითებულ გარემოებას იმასთან დაკავშირებით, რომ ბრალდების მხარის მიერ საქმის სასამართლო განხილვის დროს ვერ იქნა წარმოდგენილი უტყუარ მტკიცებულებათა ერთობლიობა, რომლითაც დასტურდებოდა მსჯავრდებულის მიერ წარდგენილი ქმედების ობიექტური შემადგენლობა.

გონივრულ ეჭვს მიღმა არსებული სტანდარტი, თავისი შინაარსით, ეს არის სასამართლოს მიერ, გამამტყუნებელი განაჩენის გამოტანისათვის საჭირო მტკიცებულებათა ერთობლიობა, რომელიც ობიექტურ პირს დაარწმუნებდა პირის ბრალეულობაში. ეს არის მტკიცებულებითი სტანდარტის ყველაზე მნიშვნელოვანი გარემოება, რადგანაც, მოცემულ შემთხვევაში, მთავარი აქცენტი გადატანილია არა ვარაუდზე, არამედ, სასამართლოში გამოკვლეული მტკიცებულებების შედეგად, ცალკეული ფაქტების არსებობაზე, რომელთა გამოკვლევის შედეგად არ უნდა დარჩეს გონივრული ეჭვი ბრალდებულისათვის წარდგენილი ბრალდების ჭეშმარიტებაში, წინააღმდეგ შემთხვევაში, ნებისმიერი ეჭვი უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის სასარგებლოდ. პირდაპირი მტკიცებულებებით უნდა დასტურდებოდეს დანაშაულის შემადგენლობის ყველა ნიშანი, რაც ქმედების დანაშაულად კვალიფიკაციისათვის არის სავალდებულო, რაც მთლიანად გამყარებული მოქმედი საპროცესო კანონმდებლობით.

მტკიცებულებების დამაჯერებლობა, უპირველეს ყოვლისა, გამოიხატება იმაში, თუ რა სიზუსტით შეუძლია მას დაადასტუროს ან უარყოს ესა თუ ის ფაქტი, თუ გარემოება.

სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 259-ე მუხლის მესამე ნაწილის საფუძველზე, სასამართლოს განაჩენი დასაბუთებულია, თუ ის ემყარება სასამართლო განხილვის დროს გამოკვლეულ, გონივრული ეჭვის გამომრიცხავ მტკიცებულებათა ერთობლიობას, რაც გულისხმობს ყველა მტკიცებულების ურთიერთშეჯერებისა და გაანალიზების საფუძველზე, ამ

მტკიცებულებათა შემხებლობას დასადგენ ფაქტობრივ გარემოებებთან.

საქართველოს კონსტიტუციის მე-40 მუხლის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენისათვის საჭიროა უტყუარი მტკიცებულებები. ამასთან, სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსით გამამტყუნებელი განაჩენის გამოტანისათვის დადგენილ გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტში მოიაზრება სწორედ პირდაპირი მტკიცებულებების არსებობის აუცილებლობა, რომელიც დამოკიდებულია ყოველი კონკრეტული საქმის ფაქტობრივ გარემოებებზე და იძლევა პირდაპირი მტკიცებულების საფუძველზე, გამამტყუნებელი განაჩენის უპირობოდ გამოტანის შესაძლებლობას.

ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის 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.

საქართველოს კონსტიტუციითა და ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის ევროპული კონვენციით აღიარებული ზემოაღნიშნული სტანდარტები განმტკიცებულია საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსითაც.

მიღებული გადაწყვეტილების შეფასებისას, სააპელაციო პალატა აღნიშნავს, რომ საქართველოს კონსტიტუციის 31-ე მუხლის მე-7 პუნქტის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ემყარებოდეს მხოლოდ უტყუარ მტკიცებულებებს. ყოველგვარი ეჭვი, რომელიც ვერ დადასტურდება კანონით დადგენილი წესით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის სასარგებლოდ. საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის მე-3 მუხლის მე-13 ნაწილით გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტი განსაზღვრულია, როგორც სასამართლოს მიერ გამამტყუნებელი განაჩენის გამოტანისათვის საჭირო მტკიცებულებათა ერთობლიობა, რომელიც ობიექტურ პირს დაარწმუნებდა პირის ბრალეულობაში. ხსენებული კოდექსის მე-5 მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, მტკიცებულების შეფასების დროს წარმოშობილი ეჭვი, რომელიც არ დადასტურდება კანონით დადგენილი წესით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის (მსჯავრდებულის) სასარგებლოდ. ამავე კოდექსის მე-13 მუხლის მე-2 ნაწილის შესაბამისად, გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ეფუძნებოდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ, აშკარა და დამაჯერებელ მტკიცებულებათა ერთობლიობას, რომელიც გონივრულ ეჭვს მიღმა ადასტურებს პირის ბრალეულობას.

საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 269-ე მუხლის მეორე ნაწილის მიხედვით, არ შეიძლება გამამტყუნებელ განაჩენს საფუძვლად დაედოს ვარაუდი.

ამ გარემოებათა გათვალისწინებით, სასამართლოს მიერ ბრალდების მხარის მტკიცებულებები სწორად არ იქნა მიჩნეული უტყუარად და საკმარისად იმისათვის, რომ გონივრულ ეჭვს მიღმა დადასტურებულიყო მ-----ის ბრალეულობა წარდგენილ ბრალდებაში, რადგანაც, შეთანხმებულ მტკიცებულებათა ერთობლიობა რითაც დაადასტურებდა მ-----ის მიერ მისთვის ბრალად შერაცხული დანაშაულის ჩადენის ფაქტს, ბრალდების მხარეს სასამართლოში არ წარუდგენია. მტკიცების ტვირთის თვალსაზრისით, ბრალდების მხარის მიერ მითითებული გარემოებები ვერ სცილდებოდა ვარაუდს, რადგანაც ისინი არსებობდა მხოლოდ ეჭვის დონეზე, რაც, არ შეიძლება საფუძველი გამხდარიყო პირის დამნაშავედ ცნობასათვის, აღნიშნული შეფასებული იქნა სასამართლოს მიერ და მ-----ი სწორად იქნა ცნობილი უდანაშაულოდ და გამართლებული პირველი ინსტანციის სასამართლოს მიერ, საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილები გათვალისწინებულ ბრალდებაში.

აღნიშნული გარემოებების ანალიზის საფუძველზე, სააპელაციო პალატა მიიჩნევს, რომ მ-----ის მიმართ, ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს მიერ, 2019 წლის 30 მაისს გამოტანილი გამამართლებელი განაჩენი არის კანონიერი და არ არსებობს მისი გაუქმების საფუძველი, რის გამოც, იგი უნდა დარჩეს უცვლელად, ხოლო სახელმწიფო ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი სააპელაციო საჩივარი არ უნდა დაკმაყოფილდეს.

ს ა რ ე ზ ო ლ უ ც ი ო ნ ა წ ი ლ ი:

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

დ ა ა დ გ ი ნ ა:

1. დასავლეთ საქართველოს საოლქო პროკურატურის განყოფილების პროკურორების: ვ-----ისა და ქ-----ის სააპელაციო საჩივარი არ დაკმაყოფილდეს;

2. ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2019 წლის 30 მაისის განაჩენი, მ-----ის, მიმართ დარჩეს უცვლელად;

3. მ-----ი ცნობილ იქნეს უდანაშაულოდ და გამართლდეს საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-3 და მე-7 ნაწილებით გათვალისწინებულ ბრალდებაში;

4. გამართლებულ მ-----ს განემარტოს, რომ მას უფლება აქვს

საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის 92-ე მუხლის შესაბამისად, მოითხოვოს ზიანის ანაზღაურება;

5.მ-----ის მიმართ ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 17 მაისის განჩინებით შერჩეული აღკვეთის ღონისძიება – გირაო გაუქმებულია. შესაბამისად, განაჩენის აღსრულებიდან ერთი თვის ვადაში, ქუთაისის საქალაქო სასამართლოს 2017 წლის 02 ივნისის განჩინებით - მ-----ის მიმართ აღკვეთის ღონისძიების სახით შეფარდებული გირაოს - 15000 (თხუთმეტი ათასი) ლარის გადახდის უზრუნველსაყოფად მ-----ის (3/6 0-----) საკუთრებაში არსებული უძრავი ქონების - მდებარე ქ. თ-----ი ბ-----, საკადასტრო კოდი N0-----, შენობა-ნაგებობა N2-დან ფართი 12.78 კვ.მ – 15000 (თხუთმეტი ათასი) ლარის ღირებულების წილზე დადებული ყადაღა მოიხსნას;

6.ნივთმტკიცებათა საკითხი გადაწყდეს შემდეგნაირად:

- ფოტომასალა 01 დისკზე, ვიდეო ჩანაწერები 02 დისკზე (25.07.2016), ვიდეო ჩანაწერები 02 დისკზე (25.07.2016) - რაც თან ერთვის საქმეს - დარჩეს მასში, როგორც მისი განუყოფელი ნაწილი და შენახულ იქნას საქმის შენახვის ვადით.
- „ბმვ X5-ის“ მოდელის სანომრე ნიშნით M----- ავტომობილი - რომელიც მოთავსებულია სპეც. ავტო საჯარიმოზე - დაუბრუნდეს კანონიერ მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს.
- „ნისან-ტიდას“ მოდელის სანომრე ნიშნით S----- ავტომობილი - რომელიც მოთავსებულია სპეც. ავტო საჯარიმოზე - დაუბრუნდეს კანონიერ მესაკუთრეს ან მისი ნდობით აღჭურვილ პირს.

7.განაჩენი კანონიერ ძალაში შედის და აღსასრულებლად მიიქცევა სასამართლოს მიერ მისი საჯაროდ გამოცხადებისთანავე;

8.განაჩენი შეიძლება გასაჩივრდეს საკასაციო წესით, საქართველოს უზენაესი სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში (ქ.თ-----ი, ძმები ზუბალაშვილების ქ.№6), მისი გამოტანიდან ერთი თვის ვადაში, ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს მეშვეობით.

თავმჯდომარე

/ლ.თედორაძე/

მოსამართლეები:

/მ.სირაძე/

/მ. გორგოძე/

