



გ ა ნ ა ჩ ე ნ ი

საქართველოს სახელით

საქმე №1/80-15 წ.
წელი

28 დეკემბერი, 2018

ქ. გორი

გორის რაიონული სასამართლოს
მოსამართლე შალვა კაკაურიძემ,
ნატო თათრიშვილის მდივნობით,

პროკურორ - შ----- მ-----ის,
ადვოკატების: ზ----- მ-----ის, ლ---- ჯ-----ს, ნ----- კ-----ის,
ბრალდებულების: კ---- თ----ის, გ----- ჩ-----იას,

მონაწილეობით, საქმის არსებითი განხილვის ღია სასამართლო სხდომაზე განიხილა სისხლის სამართლის (გამოძიების №077140814001) საქმე გ----- ს----- ძე ჩ-----იას, დაბადებულის 1990 წლის 1-----, პირადი №----- საქართველოს მოქალაქის, ნასამართლობის არმქონის, უმაღლესი განათლების მქონის, დაოჯახებულის, მცხოვრების: ქ.თბილისი, ფ----- ში; კ---- გ----- თ----ის, დაბადებულის 1972 წლის 1-----ს, პირადი №-----, საქართველოს მოქალაქის, ნასამართლობის არმქონის, საშუალო განათლების მქონის, დაოჯახებულის, მცხოვრების: ქ.გორი, ც-----, დანაშაულისათვის რაც გათვალისწინებულია საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით;

აღწერილობით -სამოტივაციო ნაწილი:

სასამართლომ დადასტურებულად ცნო, რომ კ---- თ----ემ ჩაიდინა ავტომანქანის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა, რამაც გამოიწვია ორი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, ორი ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება და ოთხი ადამიანის ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება, ხოლო გ----- ჩ-----იას მასზედ ბრალად შერაცხული ქმედება არ ჩაუდენია.

სისხლის სამართლის საქმის მასალების მიხედვით, გ----- ჩ-----იას და კ---- თ----ეს ბრალი ედებათ მასში, რომ ჩაიდინეს ავტომანქანის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა, რამაც გამოიწვია ორი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, ორი ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება და

ოთხი ადამიანის ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება.

აღნიშნული გამოიხატა შემდეგში: 2014 წლის 14 აგვისტოს, დაახლოებით 07:30 საათზე, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის 113-ე კილომეტრზე, გ----- ჩ-----ია მოძრაობდა „მიცუბიშის“ მარკის ავტომანქანათ, სახელმწიფო №-----. მან ვერ უზრუნველყო უსაფრთხო მართვა, კერძოდ გასწრების უსაფრთხოება და გასწრების მანევრის შესრულებისას შეეჯახა საპირისპირო მიმართულებით მოძრავ „ჰონდას“ მარკის ავტომანქანას, სახელმწიფო №----- რომელსაც მართავდა თ---- მ----- -ი. შეჯახების შედეგად „ჰონდამ“ დაკარგა მართვა და დაიწყო მოცურება. „მიცუბიშის“ უკან მოძრავი „მერსედესის“ მარკის მიკროავტობუსის მძღოლმა კ---- თ----ემ, თავის მხრივ ასევე ვერ უზრუნველყო უსაფრთხო მართვა, კერძოდ გასწრების უსაფრთხოება, გასწრების მანევრის შესრულებისას გადავიდა „მიცუბიშის“ შეჯახების შედეგად მართვადაკარგული „ჰონდას“ სამოძრაო ზოლში, რამაც „ჰონდას“ და „მერსედესის“ შეჯახება გამოიწვია. შემთხვევის შედეგად გადრაცვალა „ჰონდას“ მარკის ავტომანქანის მგზავრი ა----- გ-----ია და „მერსედესის“ მარკის მიკროავტობუსის მგზავრი ბ---- მ----- -ი. „მერსედესის“ მარკის მიკროავტობუსის მგზავრებმა: ნ---- მ----- მა, შ---- ხ-----მა, შ----- ხ-----მა, მ--- გ-----მა მიიღეს ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე, ხოლო მ--- ნ----- და „ჰონდას“ მარკის ავტომანქანის მძღოლმა თ---- მ-----მა კი მიიღეს ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება.

სასამართლო სხდომაზე ბრალდებულმა კ---- თ----ემ წარდგენილ ბრალდებაში, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით, თავი არ ცნო დამნაშავედ და განმარტა, რომ 2014 წლის 14 აგვისტოს, გორიდან ბათუმის მიმართულებით მისი კუთვნილი „მერსედესის“ მარკის ავტომანქანით გადაჰყავდა მგზავრები. იგი მოძრაობდა დასავლეთის მიმართულებით დაახლოებით 80-90 კმ/სთ. სიჩქარით. აგარის ხიდი გავლის შემდეგ, სწორ გზაზე, მიუახლოვდა ავტომანქანების ე.წ. „კოლონას“. წინ მიდიოდა ტრაილერი, რომელსაც უკან მიჰყვებოდა დაახლოებით 7-8 მუსუბუქი ავტომანქანა. გზა განკუთვნილი იყო ორმხრივი მოძრაობისათვის. იგი გადავიდა გზის საპირისპირო მხარეს, გაასწრო მის წინ მიმავალ ჯიპის ტიპის ავტომანქანას და დაბრუნდა თავის სამოძრაო ზოლში. ამის შემდეგ გასწრებაზე გავიდა ტრაილერის უკან მიმავალი სპორტული ავტომანქანა, რომელიც სრულად გადავიდა საპირისპირო სამოძრაო ზოლში, შემდეგ დაამუხრუჭა, რის გამოც თითქოს დაკარგა მართვა, ხოლო შემხვედრი ავტომანქანა შეძლებისდაგვარად გადავიდა თავისი სამოძრაო ზოლის კიდისაკენ. მიუხედავად აღნიშნულისა სპორტული ავტომანქანა შეეჯახა საპირისპირო ზოლში მოძრავ ავტომანქანას, რომელმაც თავის მხრივ ვეღარ დაიმორჩილა საჭე და მოცურებული შეეჯახა მის „მერსედესს“, რა დროსაც გაიშალა დამცავი ბალიშები და მან დაკარგა მხედველობის არე. მისი ავტომანქანა გადავიდა გზის სავალი ნაწილიდან და გაჩერდა.

გ----- ჩ-----იამ წარდგენილ ბრალდებაში თავი არ ცნო დამნაშავედ და გამოიყენა კანონით მინიჭებული დუმილის უფლება.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ კ---- თ----ე ცნობილი უნდა იქნეს დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით, შემდეგ გარემოებათა გამო:

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული დ----- გ-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ მან ჩაატარა სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზა და მივიდა დასკვნამდე, რომ ავტომობლების: „მიცუბიშის ეკლიფსის“ (რომელსაც მართავდა გ----- ჩ-----ი) და „ჰონდას ფიტის“ (რომელსაც მართავდა თ---- მ-----ი) პირველადი შეჯახება მოხდა „ჰონდას ფიტის“ სამოძრაო ზოლში, „მიცუბიშის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარების წინა ნაწილებს შორის, როცა მანვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 5 გრადუსს. ავტომობილების „მერსედეს ბენცის“ (რომელსაც მართავდა კ---- თ----ე) და „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში, როცა მანვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10 გრადუსს, რომელიც შემდეგ იზრდებოდა. აღნიშნული ავტომობილების მიერ შემთხვევის ადგილზე დატოვებული კვლების კორდინატებიდან და ხასიათებიდან გამომდინარე, გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფი ავტომანქანა „მერსედეს ბენცი“ შეჯახების პროცესში გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში. ავტომობილების „მერსედეს ბენცის“ უკანა ქვედა ნაწილსა და „ისუზუ ტროპერის“ (რომელსაც მართავდა ი----- ც-----ი) წინა მარჯვენა ზედაპირს შორის ურთიერთკონტაქტისას მანვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10-15 გრადუსს. შეჯახების მომენტში ავტომანქანა „ისუზუ ტროპერი“ გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო სამოძრაო ზოლში. მოცემულ შემთხვევაში, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლს გ----- ჩ-----ის მიერ დარღვეულია საგზაო მოძრაობის შესახებ „საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ „საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსთან“ და ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ავტომობილ „ისუზუ ტროპერის“ მძღოლის ი----- ც-----ის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ „საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნას, ამასთან ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან

აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში საგზაო მოძრაობის შესახებ „საქართველოს კანონის“ მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული შეჯახება, არ აღინიშნება. მოცემულ შემთხვევაში, შექმნილი საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცი“ ავტომობილების: „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაებდა თავის სამოძრაო ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. სატრანსპორტო ტექნიკურ ექსპერტიზის მიხედვით, მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----ის მიერ საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ „საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტისა“ და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ შეჯახება, მიზეზობრივ კავშირში არ არის „ჰონდა ფიტისა“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახებასთან. მოცემულ შემთხვევაში, კერსიის დონეზე თუ დავუშვებდით, რომ ავტომანქანა „მიცუბიშ ეკლიფსი“ დაასრულებდა გასწრების მანევრს შეჯახების გარეშე, ასეთ ვითარებაში „ჰონდა ფიტისა“ და მის სამოძრაო ზოლში გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფ ავტომობილ „მერსედეს ბენცს“ შორის შესაძლებელი იყო შექმნილიყო რეალურად მომხდარი საგზაო სიტუაციის ანალოგიური საგზაო სიტუაცია. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლ კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტისა“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული ლ---- ფ-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ მისი მონაწილეობით გაცემულია ორი ექსპერტიზის დასკვნა. კერძოდ, 2014 წლის 11 ნოემბრის ექსპერტიზის №----- დასკვნა და 2014 წლის 14 დეკემბრის №----- დასკვნა. 2014 წლის 14 აგვისტოს, დაახლოებით 07:30 საათზე, თბილისი-სენაკი-ლესელიძის 113-ე კილომეტრზე, ხაშურის რაიონის სოფელ ა-----თან, დასავლეთის მიმართულებით მოძრავი „მიცუბიშ ეკლიფსი“, რომელსაც მართავდა მძღოლი გ----- ჩ-----ია, გადავიდა საპირისპირო სავალ ზოლში და შეეჯახა ავტომობილ „ჰონდა ფიტს“, რომელსაც მართავდა მძღოლი თ---- მ-----ი, რის შედეგადაც ავტომანქანა „ჰონდა ფიტი“ შეეჯახა „მიცუბიშ ეკლიფსის“ უკან მოძრავ მანქანას, „მერსედეს ბენცს“, რომელსაც მართავდა მძღოლი კ---- თ----ე. ხოლო „მერსედეს ბენცს“ უკანა მხარეს შეეჯახა „ისუზუ ტროპერი“, რომელსაც მართავდა ი----- ც-----ი. მივიდა დასკვნამდე, რომ ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ პირველადი შეჯახება მოხდა გზის მარცხენა, „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარის წინა ნაწილებს შორის, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 5 გრადუსს. ავტომობილების დაზიანების ხასიეთიდან გამომდინარე,

ურთიერთკონტაქტის საწყის ეტაპზე შეჯახება ზედაპირული იყო და ატარებდა გასმით ხასიათს. ის ფაქტი, რომ „მიცუბიშ ეკლიფსს“ დაზიანებული ქონდა მხოლოდ მარცხენა გვერდის ნაწილი, მიუთითებდა იმაზე, რომ ურთიერთკონტაქტის შედეგად ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ სავალ ნაწილში მკვეთრი შემობრუნება და მოცურება არ ყოფილა. ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტი მოხდა მათი წინა მარცხენა ნაწილებით გზის მარცხენა, „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10 გრადუსს, რომელიც შემდგომ იზრდებოდა. ავტომობილებზე არსებული დაზიანებების ხასიათიდან გამომდინარე, პირველი კონტაქტის მომენტში პლასტიკური დეფორმაციების დასრულებისთანავე მთლიანად ჩაიხშო „ჰონდა ფიტის“ მოძრაობის სიჩქარე და უკან გადაადგილებასთან ერთად წინა ნაწილის მიმართ იწყო საათის საწინააღმდეგოდ შემობრუნება და როდესაც შეჯახების კუთხე გაიზარდა მართობულობამდე, ამ მომენტისათვის „მერსედეს ბენცის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარჯვენა ნაწილები ჯერ კიდევ კონტაქტში იყვნენ ერთმანეთთან და შეჯახების ბოლო ფაზაში „მერსედეს ბენცი“ იყო საპირისპირო „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში. ავტომობილების „მერსედეს ბენცის“ უკანა ქვედა ნაწილსა და „ისიზუ ტროპერს“ წინა მარჯვენა ზედა ზედაპირს შორს ურთიერთკონტაქტის მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10-15 გრადუსს. შეჯახების მომენტში „ისიზუ ტროპერი“ გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში. ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლს გ----- ჩ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლს კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსთან“ და ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ავტომობილ „ისიზუ ტროპერის“ მძღოლის ი----- ც-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნას, ამასთან შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული შეჯახება, არ აღინიშნება. მოცემულ შემთხვევაში,

შექმნილი საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცი“ ავტომობილების: „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაებდა თავის სამოძრაო ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. რაც შეეხება მეორე დასკვნას განმარტა, რომ მეორე დასკვნა გამომდინარეობს პირველი დასკვნიდან და შესაბამისად, მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, კატეგორიული გადაწყვეტა საკითხისა ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ შეჯახება, არის თუ არა მიზეზობრივ კავშირში „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახებასთან შეუძლებელია. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული ი----- ს-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ მისი მონაწილეობით გაცემულია ორი ექსპერტიზის დასკვნა. კერძოდ, 2014 წლის 11 ნოემბრის ექსპერტიზის №----- დასკვნა და 2014 წლის 14 დეკემბრის №----- დასკვნა. გამოკვლევის შედეგად მივიდა დასკვნამდე, რომ ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლს გ----- ჩ-----იას მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლს კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსთან“ და ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ავტომობილ „ისუზუ ტროპერის“ მძღოლის ი----- ც-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნას, ამასთან შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული შეჯახება, არ აღინიშნება. მოცემულ შემთხვევაში, შექმნილი საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცი“ ავტომობილების: „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაებდა თავის სამოძრაო

ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიგთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. რაც შეეხება მეორე დასკვნას განმარტა, რომ მეორე დასკვნა გამომდინარეობს პირველი დასკვნიდან და შესაბამისად, მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, კატეგორიული გადაწყვეტა საკითხისა ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----ის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიგის“ და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ შეჯახება, არის თუ არა მიზეზობრივ კავშირში „ჰონდა ფიგის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახებასთან შეუძლებელია. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიგის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული ზ----- თ-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ მისი მონაწილეობით გაცემულია სამი ექსპერტიზის დასკვნა, რომელთა სისწორესაც ადასტურებს. საგზაო სიტუაცია შეიქმნა ასეთი, რომ გზის სავალ ნაწილზე მისაბმელიან ავტომობილზე მოხდა გასწრება რამოდენიმე ავტომანქანის, მათ შორის არის „მიცუბიში“, „მერსედესი“ და „ისუზუ“ მარკის ავტომობილები, რომლებიც გადასულები იყვნენ საპირისპირო სამოძრაო ზოლში, რა დროსაც მოხდა შეჯახება. პირველი შეჯახება მოხდა „მიცუბიშის“ და „ჰონდა ფიგის“ მარკის ავტომობილებს შორის, ხოლო მეორე შეჯახება მოხდა „მერსედესის“ და „ჰონდა ფიგის“ მარკის ავტომობილებს შორის. ორივე ავტომანქანა გადასული იყო საპირისპირო ზოლში და იყვნენ გასწრების პროცესში. პირველი კონტაქტის დროს კონტაქტში იყვნენ „მიცუბიშის“ და „ჰონდას“ მარკის ავტომობილები, კონტაქტი მოხდა „მიცუბიშის“ წინა მარცხენა კუთხესა და „ჰონდას“ მარცხენა გვერდთან, რომელსაც გასმითი ხასიათი ქონდა. ამ დარტყმით არ შეიძლებოდა მომხდარიყო „ჰონდა ფიგის“ შემობრუნება და მკვეთრი მიმართულების შეცვლა. შეჯახების კუთხე იყო ძალიან უმნიშვნელო, დაახლოებით 5 გრადუსი. „ჰონდა ფიგი“ აგრძელებს მოძრაობას პირდაპირ და ხდება „მერსედესის“ და „ჰონდა ფიგის“ შეჯახება. „მერსედესის“ მარკის ავტომანქანა შეჯახების პროცესში საპირისპირო ზოლში გადასული იყო მთლიანად. საგზაო მოძრაობის წესებს არღვევდა ასევე „ისუზუ ტროპერიც“. მოცემულ შემთხვევაში „მიცუბიშის“ და „ჰონდა ფიგის“ კონტაქტს არ გამოუწვევია „მერსედესის“ და „ჰონდა ფიგის“ კონტაქტი. ის დაზიანებები, რაც აქვს „მერსედესს“ და „ჰონდა ფიგის“ ავტომობილებს, მიღებულია „მერსედესისა“ და „ჰონდა ფიგის“ შეჯახების შედეგად.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული გ----- ბ-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ მისი მონაწილეობით ჩატარდა კომისიური ექსპერტიზა. მოხდა ავტომობილების რამოდენიმეჯერ დათვალიერება და შეთანხმდნენ შემდეგზე. მოხდა ორი შეჯახება. პირველი შეჯახების,

რომელიც მოხდა ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსა“ და „ჰონდა ფიტს“ შორის, ავტომობილების კუთხე იყო დაახლოებით 5 გრადუსი, ხოლო მეორე შეჯახება, რომელიც მოხდა ავტომობილების „მერსედესსა“ და „ჰონდა ფიტს“ შორის, ავტომობილების კუთხე იყო დაახლოებით 10 გრადუსი. პირველი შეჯახება, რომ არ მომხდარიყო, არ მოხდებოდა მეორე შეჯახება. მის მიერ დამატებით იქნა დათვალიერებული შემთხვევის ადგილი და მის მიერ გაიცა ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №---- დასკვნა. პირველი შეჯახება „მიცუბიშსა“ და „ჰონდას“ შორის იყო საკმაოდ ძლიერი და არ ატარებდა გასმით ხასიათს. პირველი კონტაქტის დროს „მიცუბიშის“ მარჯის ავტომანქანა საპირისპირო ზოლში მთლიანად იყო გადასული. „ჰონდა ფიტი“ მოძრაობდა თავის სავალ ზოლში. „ჰონდა ფიტი“ პირველი შეჯახების დროს დგას თავისი სავალი ზოლის მარჯვენა მხარეს, ხოლო მეორე შეჯახების დროს დგას თავისი სავალი ზოლის მარცხენა მხარეს, რაც მიუთითებს იმაზე, რომ პირველი შეჯახების დროს განიცადა მიმართულების შეცვლა, რასაც ამ შემთხვევაში გადამწყვეტი მნიშვნელობა ქონდა და კატეგორიულად ავტომანქანა „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----ის მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულებელყოფა მიზეზობრივ კავშირშია ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ და ავტომობილ „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან. ავტომობილ „მერსედესის“ მძღოლ კ---- თ----ის მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულებელყოფა მიზეზობრივ კავშირშია ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ და ავტომობილ „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან. მეორე შეჯახების დროს ხდება „მერსედესის“ ჰაერში აწევა, ამ შეჯახების შედეგად ხდება „მერსედესის“ და „ისუზუს“ შეჯახება, ისუზუს სიჩქარე იყო დაბალი, რადგან მნიშვნელოვანი დაზიანებები არ აქვს მიღებული. „ისუზუს“ მძღოლის მოქმედება მიზეზობრივ კავშირში ვერ დადგებოდა მომხდარ შემთხვევასთან.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული თ---- მ-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ 2014 წლის 14 აგვისტოს მოძრაობდა დასავლეთიდან აღმოსავლეთის მიმართულებით „ჰონდა ფიტის“ ავტომანქანით. საპირისპირო ზოლი გადატვირთული იყო. ტრაილერს, რომ მიუახლოვდა დაინახა, „BWV“ მარჯის ავტომანქანა გადიოდა გასწრებაზე და ჩადგა თავის სავალ ზოლში, რა დროსაც მას შეეჯახა მსუბუქი ავტომანქანა, რომელმაც დააკარგვინა მართვა და დაკარგა გონება. გონებაზე რომ მოვიდა დაინახა მინი ვენი იყო გადავარდნილი. მას მეორე შეჯახება არ ახსოვს.

სასამართლო სხდომაზე მოწმის სახით დაკითხული ი----- ც-----ის ჩვენებით დადასტურდა, რომ ფაქტის დღეს მოძრაობდა მისი კუთვნილი „ისუზუს“ ჯიპით. მის წინ მიდიოდა შავი ფერის ავტომანქანა, მერსედესი იყო თუ ბემვე არ ახსოვს. ასევე წინ მოძრაობდა ტრაილერი. ტრაილერს გაუსწორდა სპორტული მანქანა, რა მოდელის იყო არ ახსოვს, რომელიც ცდილობდა გასწრებას, მაგრამ ვერ ასწრებდა. დასავლეთის მხრიდან მოძრაობდა „ჰონდა“. სპორტული მანქანა ტრაილერის ნახევრამდე იყო

მისული, რომ დაამუხრუჭა. მან ვერ დაინახა თუ რომელი ავტომანქანა შეეჯახა, სპორტული მანქანა თუ დასავლეთის მხრიდან მომავალი მანქანა. იგი გადავიდა გვერდულზე მარჯვნივ, ამ დროს საიდან გამოჩნდა ვიტო, არ იცის, რომელიც ჰაერში იყო და მისი მანქანის კაპოტს შეეხო და ცერად გაჩერდა მოხრეშილზე. მას მანქანაში ქონდა ვიდეორეგისტრატორი, მაგრამ დათვალიერებისას აღმოჩნდა, რომ ის მომენტი არ იყო ჩაწერილი.

2014 წლის 14 აგვისტოს შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმით დასტურდება, რომ შემთხვევის ადგილი მდებარეობს თბილისი-სენაკი-ლესელიძის საავტომობილო გზის 113-ე კილომეტრზე.

2014 წლის 14 აგვისტოს სისხლის ნიმუშის აღების ოქმით დასტურდება, რომ თ- გ-----ის მიერ კ---- თ----ისაგან აღებული იქნა სისხლის ნიმუში.

2014 წლის 14 აგვისტოს სისხლის ნიმუშის აღების ოქმით დასტურდება, რომ თ- გ-----ის მიერ გ----- ჩ-----ისაგან აღებული იქნა სისხლის ნიმუში.

2014 წლის 14 აგვისტოს ამოღების ოქმით დასტურდება, რომ ექსპერტის თანაშემწე მ----- ჭ-----ისაგან ამოღებული იქნა გარდაცვლილ ა----- გ-----ის ტანსაცმელი და ფეხსაცმელი.

2014 წლის 08 აგვისტოს ამოღების ოქმით დასტურდება, რომ ექსპერტ-კრიმინალისტ გ----- მ-----ის მონაწილეობით, „მიცუბიშის“ მარკის ავტომანქანადან ამოღებული იქნა ლაქ-საღებავები.

ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ კონკრეტულ ვითარებაში ავტომანქანა „მიცუბიშის“ მძღოლ გ----- ჩ-----ისაა ქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნას. აღნიშნული მუხლის მოთხოვნის შესრულების შემთხვევაში მძღოლ გ----- ჩ-----ისაა შეეძლო მომხდარი შემთხვევის თავიდან აცილება. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლ თ---- მ-----ის ქმედებაში საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულველყოფა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა არ შეინიშნება და შეჯახების თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული მის ქმედებაზე. მიკროავტობუს „მერსედესის“ მძღოლ კ---- თ----ის ქმედებაში საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულველყოფა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა არ შეინიშნება და შეჯახების თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული მის ქმედებაზე. ავტომობილ „ისიზუს“ მძღოლ ი----- ც-----ის ქმედებაში საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულველყოფა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა არ შეინიშნება და შეჯახების თავიდან აცილება არ იყო დამოკიდებული მის ქმედებაზე. ავტომობილ „მიცუბიში“ საჭით მართვის მექანიზმზე, სავალ ნაწილზე და სამუხრუჭე სისტემაზე შემთხვევამდე წარმოქმნილი გაუმართაობა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა, არ შეინიშნება. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ საჭით მართვის მექანიზმზე, სავალ ნაწილზე და სამუხრუჭე სისტემაზე შემთხვევამდე წარმოქმნილი

გაუმართაობა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა, არ შეინიშნება. ავტომობილ „მერსედესის“ საჭით მართვის მექანიზმზე, სავალ ნაწილზე და სამუხრუჭე სისტემაზე შემთხვევამდე წარმოქმნილი გაუმართაობა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა, არ შეინიშნება. ავტომობილ „ისუზუს“ საჭით მართვის მექანიზმზე, სავალ ნაწილზე და სამუხრუჭე სისტემაზე შემთხვევამდე წარმოქმნილი გაუმართაობა, რასაც შეეძლო გამოეწვია მომხდარი შემთხვევა, არ შეინიშნება.

ქიმიური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომანქანადან „მიცუბიში“ ამოღებული საღებავის ნიმუშების ზედაპირზე რაიმე სხვა სახის ლაქ-საღებავის კვალი არ აღინიშნება. ავტომანქანადან „ჰონდა“ ამოღებული საღებავის ნიმუშების ზედაპირზე რაიმე სხვა სახის ლაქ-საღებავის კვალი არ აღინიშნება.

ქიმიური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომანქანას „ჰონდა“ წინა მარჯვენა სავარძლის საზურგე ნაწილიდან დაქტილოფირით ამოღებულ ბოჭკოს მიკრონაწილაკებს შორის აღმოჩენილი მოშავო ფერის ბამბის ბოჭკოს მიკრონაწილაკები და ა.გ.-----იას მაისურის ქსოვილის შემადგენლობაში შემავალი მოშავო ფერის ბამბის ბოჭკოები ხასიათდებიან ერთნაირი გვარობრივი ნიშნებით: ბუნებით, ფერით, ფერის ტონალობით, ბოჭკოს სტრუქტურით და საღებავის კლასით.

ქიმიური-ტოქსიკოლოგიური №----- დასკვნით დასტურდება, რომ კ----თ----ის სისხლის ნიმუშში ეთილის სპირტი არ აღმოჩნდა.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №1333/05/6-4 დასკვნით დასტურდება, რომ ნ----- მ-----ს, 2014 წლის 14 აგვისტოს მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით დადგენილი აქვს დიაგნოზი: მარჯვენა სხივის ძვლის მოტეხილობა, მარცხენა მენჯ-ბარძაყის დაჟეჟილობა. დაზიანება მიყენებულია მკვრივი და ბლაგვი საგნის მოქმედებით. ეკუთვნის ნაკლებად მძიმე ხარისხს, რასაც შედეგად მოყვა ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლა.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ შ----- ხ-----ს, 2014 წლის 14 აგვისტოს მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით დადგენილი აქვს დიაგნოზი: ქალა-ტვინის დაზურული ტრამვა, თავის ტვინის შერყევა. თხემის, შუბლის, ნიკაპისა და მარცხენა წვივის მიდამოს ღია ჭრილობები. მარცხენა მტევნის მეოთხე ნების ძვლის მოტეხილობა ცდომით, მეოთხე თითის ძირითადი ფალანგის მოტეხილობა. დაზიანება მიყენებულია მკვრივი და ბლაგვი საგნის მოქმედებით. ეკუთვნიან ნაკლებად მძიმე ხარისხს, რასაც შედეგად მოყვა ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლა.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ მ--- ნ-----ეს, ავტოავარიის ფაქტთან დაკავშირებით, სამედიცინო დაწესებულებაში მოთავსდა 2014 წლის 14 აგვისტოს. დაუდგინდა დიაგნოზი: პოლიტრამვა. ქალა-ტვინის დაზურული ტრამვა, თავის ტვინის შერყევა. გულმკერდისა და მუცლის ღრუს დაზურული ტრამვა,

მსხვილი ნაწლავის კოლინჯის დაზიანება, შინაგანი სისხლდენა, ვრცელი რეტროპერიტონიაური ჰემატომა. ორივე ბოჭკუნის ძვლის ფრაგმენტოვანი მოტეხილობა, მარჯვენა ბარძაყის ძვლის ქვედა მესამედის ფრაგმენტოვანი მოტეხილობა, მარცხენა წვიკის მედიალური გოჯის მოტეხილობა. დაზიანებები მიყენებულია რაიმე მკვრივი ბლავგი საგნის მოქმედებით და ერთად აღებული მიეკუთვნება სიცოცხლისათვის საშიფათო მძიმე ხარისხს.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №1418/05/6-4 დასკვნით დასტურდება, რომ მ--- გ-----ს, ავტოავარიის ფაქტთან დაკავშირებით, სამედიცინო დაწესებულებაში მოთავსდა 2014 წლის 14 აგვისტოს. დაუდგინდა ბარძაყის ძვლის გარეთა როკის კიდის მოტეხილობა. დაზიანება მიყენებულია რაიმე მკვრივი და ბლავგი საგნის მოქმედებით და მიეკუთვნება ნაკლებად მძიმე ხარისხს, რასაც შედეგად მოყვა ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლა.

ქიმიური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომანქანას „მიცუბიში“ წინა მარცხენა ფრთიდან ამოღებული საღებავების ნიმუშების ზედაპირზე აღინიშნება დაზიანებები განაკაწრების სახით. მათ ზედაპირზე რაიმე სხვა ლაქ-საღებავების კვალი არ აღინიშნება. ავტომანქანას „ჰონდა“ მარცხენა გვერდითი ნაწილიდან ამოღებული საღებავების ნიმუშების ზედაპირზე აღინიშნება დაზიანებები განაკაწრების სახით. მათ ზედაპირზე რაიმე სხვა ლაქ-საღებავების კვალი არ აღინიშნება.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ თ--- მ-----ს, 2014 წლის 14 აგვისტოს მიღებულ ტრავმასთან დაკავშირებით დადგენილი აქვს დიაგნოზი: მუხლის ღრუს დახურული ტრავმა, ელენთის ტრავმა, გულმკერდის დახურული ტრავმა, ნეკნების მრავლობითი მოტეხილობა მარცხნივ, მარცხენამხრივი ტრავმული პნევმოთორაქსი, მუხლის ღია ჭრილობა, სუნთქვის მწვავე უკმარისობა, ჰიპოვოლემიური შოკი. დაზიანებები მიყენებულია მკვრივი და ბლავგი საგნის მოქმედებით. ეკუთვნიან სიცოცხლისათვის საშიფათო მძიმე ხარისხს.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №1420/05/6-4 დასკვნით დასტურდება, რომ შ----- ხ-----ი, 2014 წლის 14 აგვისტოს მომხდარ ავტოავარიის ფაქტთან დაკავშირებით, სამედიცინო დაწესებულებაში მოთავსდა 2014 წლის 14 აგვისტოს. დაუდგინდა დიაგნოზი: პოლიტრამვა. ქალატვინის დახურული ტრამვა. მცირე ზომის სუბდურული ჰემატომა თხემის არეში. თავის ტვინის დაჟეჟილობა. გულმკერდისა და მუცლის ღრუს დახურული ტრამვა. მარცხენა თვალბუდის გარეთა კედლის მოტეხილობა ცდომის გარეშე. მარცხენა ყვრიმალის მოტეხილობა მცირე ცდომის. ორივე ბოჭკუნის და საჯდომის ძვლის, გავის ძვლის ფრაგმენტოვანი მოტეხილობა. მარცხენა ბარძაყის დიაფიზის მოტეხილობა. დაზიანება მიყენებულია რაიმე მკვრივი და ბლავგი საგნის მოქმედებით და მიეკუთვნება ნაკლებად მძიმე ხარისხს, რასაც შედეგად მოყვა ჯანმრთელობის ხანგრძლივი მოშლა.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ა----- გ-----ას სიკვდილის მიზეზია სხეულის

შერწმული ბლავი ტრამვა. ქალაფუძის და ჩონჩხის ძვლების მრავლობითი მოტეხილობით და შინაგანი ორგანოების დაზიანებით. გვამის გამოკვლევის დროს ნანახი სიკვდილის შემდგომო ნადრევი გვამური მოვლენების მხედველობაში მიღებით: სიკვდილის დადგომის მომენტიდან გასული უნდა იყოს დროის შუალედი არაუმცირეს 05 საათისა. ა----- გ-----ის გვამს აღენიშნებოდა დაზიანებები: თავის ქალას რბილი საფარზე მარჯვნივ საფეთქლის მიდამოში ნაჭდევის, რბილ საფარზე შიგნითა ზედაპირზე სისხლჩაქცევის, ქალა ფუძის ძვლების მოტეხილობის, ნათხემში სისხლჩაქცევების, ფილტვებზე სისხლჩაქცევების, მარჯვენამხრივი II-III-IV-V-VI-VII-VIII-IX ნეკნების მოტეხილობების, მარცხენამხრივი II-III-IV-V ნეკნების მრავალფრამენტოვანი მოტეხილობების, მოტეხილობების მიდამოში, პარიესული პლევრის ქვეშ, ნეკნთაშუა კუნთებსა და რბილ ქსოვილებში სისხლჩაქცევების, ღვიძლზე ნახეთქების, ღვიძლში სისხლჩაქცევების, ორივე თირკმლის სუბკაფსულარულად სისხლჩაქცევების, რეტროპერიტონეუმის რბილ ქსოვილებში სისხლჩაქცევების, სხეულზე ნახეთქი ჭრილობის, ნაჭდევებისა და სისხლჩაქცევების სახით. პლევლარული ფურცლების დაზიანებით. ყველა ზემოაღნიშნული დაზიანება სიცოცხლისდროინდელია, ხანდაზმულობით არ ეწინააღმდეგება დადგენილებაში მითითებულ თარიღს, განვითარებულნი არიან რაიმე მკვრივი-ბლავი საგნის (საგნების) მოქმედებით, ერთობლიობაში მიეკუთვნებიან სხეულის დაზიანებათა მძიმე ხარისხს, როგორც სიცოცხლისათვის სახიფათო და მიზეზობრივ კავშირშია დამდგარ შედეგთან.

სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ბ---- მ-----ის სიკვდილის მიზეზია თავის ტვინში ტრამვული სისხლის ჩაქცევა, თავის ქალას ფუძის მოტეხილობა, სიკვდილიდან გასულია დაახლოებით 4 საათი. ბ---- მ-----ის გვამს აღენიშნება მარცხნივ ნიკაპის წინა ზედაპირზე ჭრილობა. ჭრილობა ნიკაპის ქვედა ზედაპირზე. ჭრილობა მარცხენა ბარდაყის ზედა მესამედში გარეთა ზედაპირზე. მარცხენა ყვრიმალზე ნაჭდევი. მარცხენა ლოყაზე ნაჭდევი. მარცხენა წინამხრის უკანა ზედაპირზე ზედა მესამედის იდაყვის სასხსრის მიმდებარედ ნაჭდევი. მარცხენა წინამხრის უკანა ზედაპირზე ზედა მესამედში ნაჭდევები. კისრის წინა ზედაპირზე ქვედა მესამედში სამი ნაჭდევი. გულმკერდის მარცხენა ნახევარში ნაჭდევები. მარჯვენა წინამხრის წინა ზედაპირზე ნაჭდევები. თავის რბილი საფარის ქვეშ სისხლჩაქცევები. თავის ტვინის მაგარი გარსის ქვეშ ტრამვული სისხლის ჩაქცევა. თავის ტვინის დიდ ჰემისფეროებში ტრამვული სისხლის ჩაქცევა. ნათხემის რბილი გასების ქვეშ და ნათხემში ტრამვული სისხლის ჩაქცევა. თავის ქალას ფუძის მოტეხილობა. ქვედა ყბის მოტეხილობა მარჯვნივ. მარცხენა ბარდაყის ძვლის მოტეხილობა. დაზიანებები მიყენებულია რაიმე მკვრივი ბლავი საგნის მოქმედებით სიცოცხლის პერიდში და მიეკუთვნება სიცოცხლისათვის სახიფათო მძიმე ხარისხს. ხანდაზმულობით არ ეწინააღმდეგებიან გარდაცვალების თარიღს. მიღებული დაზიანება პირდაპირ-მიზეზობრივ

კავშირშია დამდგარ შედეგთან.

ავტოტრასოლოგიური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომობილ „მიცუბიში“ და ავტომობილ „ჰონდა ფიტს“ ავტომობილებს შორის პირველადი კონტაქტი მომხდარია ავტომობილ „მიცუბიშის“ წინა მარცხენაკუთხით და ავტომობილ „ჰონდა ფიტი“ მარცხენა გვერდით, რა დროსაც მათ გრძივ ღერძებს შორის მახვილი კუთხე შეადგენს დაახლოებით 5 გრადუსს და მათი განლაგება სავალი ნაწილის მიმართ იქნებოდა დაახლოებით ისე როგორც ეს გამოსახულია №1 სქემატურ ნახაზზე. შემთხვევის ადგილზე არსებული ნაკაწრების და ავტომობილებზე არსებული დაზიანებების გათვალისწინებით ავტომობილ „მერსედეს ვიტოს“ და ავტომობილ „ჰონდა ფიტს“ შორის შეჯახების კუთხე შეადგენს დაახლოებით 20 გრადუსს, რა დროსაც ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ დახრა გზის ღერძულა ხაზის მიმართ, მისი მიმართულებიდან მარჯვნიდან მარცხნივ ცერად იქნებოდა დაახლოებით 15 გრადუსით, ხოლო ავტომანქანა „მერსედეს ვიტოს“ დახრა ღერძულა ხაზის მიმართ მისი მიმართულებიდან მარცხნიდან მარჯვნივ დაახლოებით 5 გრადუსით და მათი განლაგება სავალი ნაწილის მიმართ იქნებოდა დაახლოებით ისე როგორც ეს გამოსახულია №4 სქემატურ ნახაზზე. ავტომობილ „ისუზუს“ და ავტომობილ „მერსედეს ვიტოს“ შორის კონტაქტი მომხდარია ავტომობილ „მერსედეს ვიტოს“ უკანა ქვედა ნაწილით ავტომობილ „ისუზუს“ წინა კაპოტზე, საქარე მინის მარჯვენა ქვედა კუთხეზე და წინა მარჯვენა ფრთაზე ზემოდან ქვემოთ კონტაქტისას, რა დროსაც ავტომობილები ერთმანეთის მიმართ განლაგებულები იყვნენ დაახლოებით 5-10 გრადუსიანი კუთხით.

კომპიუტერული-ტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილ ვიდეო ჩამწერ მოწყობილობაში არსებული მეხსიერების ბარათიდან ამოღებული იქნა წაშლილიდან აღდგენილი ოთხი ვიდეო ფაილი.

კომპიუტერული ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ექსპერტიზაზე წარმოდგენილ მანქანის ვიდეო რეგისტრატორში არსებული მეხსიერების ბარათის მეხსიერებაში არ ფიქსირდება 2014 წლის 14 აგვისტოს 07:30 საათიდან 2014 წლის 14 აგვისტოს 08:00 საათამდე დათარიღებული ვიდეო გამოსახულებები, აქედან გამომდინარე ვიდეო რეგისტრატორში არსებული მეხსიერების ბარათიდან განხორციელდა ყველა ვიდეო ჩანაწერის ამოღება. ბიუროს ხელთ არსებული ტექნიკური საშუალებების და პროგრამული უზრუნველყოფის გამოყენებით 2014 წლის 14 აგვისტოს 07:30 საათიდან 2014 წლის 14 აგვისტოს 08:00 საათამდე დროის მონაკვეთის შემცველი ვიდეო გამოსახულების აღდგენა ვერ მოხერხდა.

კომისიური ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა გზის მარცხენა, „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში, „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარის წინა ნაწილებს შორის, როცა მახვილი

კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 5 გრადუსს. ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა მათი წინა მარცხენა ნაწილებით გზის მარცხენა, „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10 გრადუსს, რომელიც შემდგომ იზრდება. აღნიშნული ავტომობილების მიერ შემთხვევის ადგილზე დატოვებული კვლების კორდინატებიდან და ხასიათებიდან გამომდინარე გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფი ავტომანქანა „მერსედეს ბენცი“ შეჯახების მომენტში გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო, „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში. ავტომობილების „მერსედეს ბენცის“ უკანა ქვედა ნაწილსა და „ისუზუ ტროპერის“ წინა მარჯვენა ზედა ზედაპირს შორის ურთიერთკონტაქტისას მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10-15 გრადუსს. შეჯახების მომენტში „ისუზუ ტროპერი“ გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო, „ჰონდა ფიტის“ სამოდრაო ზოლში. ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლს გ----- ჩ-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლს კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნა, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლს თ---- მ-----ს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსთან“ და ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა არ აღინიშნება. ავტომობილ „ისუზუ ტროპერის“ მძღოლის ი----- ც-----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნას, ამასთან შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“, საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა კონკრეტული შეჯახება, არ აღინიშნება. მოცემულ შემთხვევაში, შექმნილი საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცი“ ავტომობილების: „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაებდა თავის სამოდრაო ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. მოცემულ შემთხვევაში, ვერსიის დონეზე თუ დავუშვებდით, რომ ავტომანქანა „მიცუბიშ ეკლიფსი“ დაასრულებდა გასწრების მანევრს შეჯახების გარეშე, ასეთ ვითარებაში „ჰონდა ფიტისა“ და მის სამოდრაო ზოლში გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფ ავტომობილ „მერსედეს ბენცს“ შორის

შესაძლებელი იყო შექმნილიყო რეალურად მომხდარი საგზაო სიტუაციის ანალოგიური საგზაო სიტუაცია.

ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ შესაბამისად, მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, კატეგორიული გადაწყვეტა საკითხისა ავტომობილ „მიცუბიმ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მიცუბიმ ეკლიფსის“ შეჯახება, არის თუ არა მიზეზობრივ კავშირში „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახებასთან შეუძლებელია. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, საქმეში არსებული მასალებიდან გამომდინარე, „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება.

ავტოტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომანქანა „მიცუბიმ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულვებელყოფა მიზეზობრივ კავშირშია ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ და ავტომობილ „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან. ავტომობილ „მერსედესის“ მძღოლ კ---- თ----ის მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულვებელყოფა მიზეზობრივ კავშირშია ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ და ავტომობილ „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან.

სატრანსპორტო ტექნიკური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, ავტომობილ „მიცუბიმ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულვებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მიცუბიმ ეკლიფსის“ შეჯახება, მიზეზობრივ კავშირში არ არის „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება.

სატრანსპორტო ტექნიკურ-ტრასოლოგიური ექსპერტიზის №----- დასკვნით დასტურდება, რომ ავტომობილ „მიცუბიმ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მარცხენა გვერდის აღწერილ კოორდინატებში აღენიშნებათ ურთიერთკონტაქტით გამოწვეული მექანიკური დაზიანებები. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ წინა და ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ წინა მარცხენა ნაწილებზე აღენიშნებათ ურთიერთკონტაქტით გამოწვეული მექანიკური დაზიანებები. ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ უკანა ქვედა და ავტომობილ „ისუზუ ტროპერის“ წინა ფრთასხმულობის ზედა

მარჯვენა ნაწილებზე აღენიშნებათ ურთიერთკონტაქტით გამოწვეული მექანიკური დაზიანებები. ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარების წინა ნაწილებს შორის, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 3-5 გრადუსს, კონტაქტის საწყის ეტაპზე შეჯახება ზედაპირულია და ატარებს გასმით ხასიათს, შემდგომ უკანა კარების წინა ნაწილთან კონტაქტი უმნიშვნელოდ ღრმავდება და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ წინა მარცხენა თვლის საბურავი და გარეთა ფერსოს შეხებაში მოდის უკანა მარცხენა თვლის თაღის წინა ნაწილთან და შემდეგ თვლის დისკის გარეთა ფერსოსთან. აღნიშნული შეჯახების შედეგად მართვის ორგანოები, კერძოდ საჭის მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა არ დაზიანებულა და ურთიერთკონტაქტის შედეგად „ჰონდა ფიტის“ გზის სავალ ნაწილზე მკვეთრი შემობრუნება და მოცურება არ მომხდარა. ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა გზის მარცხენა „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარების წინა ნაწილებს შორის, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 3-5 გრადუსს. ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა მათი წინა მარცხენა ნაწილებით გზის მარცხენა „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 10 გრადუსს, რომელიც შემდგომ იზრდება. შეჯახების მომენტში „ჰონდა ფიტი“ მთლიანად იყო თავის სამოძრაო ზოლში, ხოლო „მერსედეს ბენცი“ თითქმის მთლიანად იყო საპირისპირო სამოძრაო ზოლში და ახდენდა გადაადგილებას თავის სამოძრაო ზოლისკენ. ავტომობილების „ისუზუ ტროპერის“ წინამარჯვენა ფრთასხმულობის ზედა ზედაპირზე და „მერსედეს ბენცის“ უკანა ქვედა მარცხენა ნაწილებს შორის ურთიერთკონტაქტი მოხდა იმ მომენტში, როდესაც „მერსედეს ბენცისა“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთკონტაქტის პროცესში მკვეთრად შენელების გამო „მერსედეს ბენცის“ უკანა ნაწილი აიწია გზის სავალი ნაწილის ზედაპირიდან. ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევების, ავტომობილ „მიცუბიშ ეკლიფსთან“ და ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების, თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის მოთხოვნათა უგულვებელყოფა არ აღინიშნება. ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ მარცხენა გვერდის და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვედრის წინა ნაწილით ურთიერთკონტაქტი (შეჯახება) განაპირობა „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის გ ქვეპუნქტის მოთხოვნათა უგულვებელყოფამ. ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ წინა მარცხენა ნაწილებით ურთიერთკონტაქტი (შეჯახება) განაპირობა „მერსედეს ბენცის“

მძღოლის მიერ „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის გ ქვეპუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფამ. ავტომობილ „ისუზუ ტროპერის“ მძღოლს, ტექნიკური თვალსაზრისით, ავტომობილ „მერსედეს ბენცთან“ შეჯახების თავიდან აცილება არ შეეძლო და მის მოქმედებაში „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის მოთხოვნათა უგულებელყოფა, რამაც კონკრეტული შეჯახება განაპირობა, არ აღინიშნება.

სასამართლო არ იზიარებს დაცვის მხარის პოზიციას ბრალდებულ კ---თ---ის სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით წარდგენილ ბრალდებაში უდანაშაულობასთან დაკავშირებით, ვინაიდან საპირისპირო დადასტურდა საქმეზე გამოკვლეული მტკიცებულებათა ერთობლიობით, კერძოდ: სასამართლო სხდომაზე დაკითხულმა ყველა ექსპერტმა დაადასტურა მათ მიერ გაცემული დასკვნების სისწორე, რომელთა თანახმადაც, ცალსახად დადასტურდა კ---თ---ის ბრალეულობა ზემოხსენებულ ავტოსაგზაო შემთხვევაში, ამასთან, ექსპერტმა გ---ბ-----მა განმარტა, რომ მის მიერ 2014 წლის 15 აგვისტოს გაცემული №----- დასკვნა გაცემული იქნა მხოლოდ მოწმეთა ჩვენებებზე დაყრდნობით და ექსპერტიზის ჩატარებისას არ მომხდარა სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმის სრულყოფილი შესწავლა, შესაბამისად, აღნიშნული დასკვნა ვერ იქნება გაზიარებული სასამართლოს მიერ, როგორც ბრალდებულ კ---თ---ის ბრალეულობის გამომრიცხავი მტკიცებულება. სასამართლო აღნიშნავს, რომ სხდომაზე გამოკვლეული ექსპერტიზის დასკვნებით და ექსპერტთა ჩვენებებით დადასტურდა, რომ ავტომობილების „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტი (შეჯახება) მოხდა მათი წინა მარცხენა ნაწილებით გზის მარცხენა, „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში. აღნიშნული ავტომობილების მიერ შემთხვევის ადგილზე დატოვებული კვლების კორდინატებიდან და ხასიათებიდან გამომდინარე გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფი ავტომანქანა „მერსედეს ბენცი“ შეჯახების მომენტში გადასული იყო და მოძრაობდა საპირისპირო, „ჰონდა ფიტის“ სამოძრაო ზოლში. რისი გათვალისწინებითაც სასამართლო არ იზიარებს დაცვის მხარის პოზიციას, რომ თითქოსდა ზემოხსენებული შეჯახება მოხდა კ---თ---ის მართვის ქვეშ მყოფი ავტომანქანის სამოძრაო ზოლის კიდესთან. ამასთან, ავტომობილ „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---თ---ის მოქმედება არ შეესაბამება „საგზაო მოძრაობის შესახებ“ საქართველოს კანონის“ 34-ე მუხლის მე-3 „გ“ პუნქტის მოთხოვნას, რომელთა დაცვის შემთხვევაში მას ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ შეჯახების თავიდან აცილება შეეძლო. გათვალისწინებულია ის გარემოებაც, რომ შექმნილი საგზაო სიტუაციაში, თუ „მერსედეს ბენცი“ ავტომობილების: „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაებდა თავის სამოძრაო ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. მოცემულ შემთხვევაში, ვერსიის დონეზე თუ დავუშვებდით, რომ ავტომანქანა „მიცუბიშ ეკლიფსი“ დაასრულებდა

გასწრების მანევრს შეჯახების გარეშე, ასეთ ვითარებაში „ჰონდა ფიტისა“ და მის სამოძრაო ზოლში გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფ ავტომობილ „მერსედეს ბენცს“ შორის შესაძლებელი იყო შექმნილიყო რეალურად მომხდარი საგზაო სიტუაციის ანალოგიური საგზაო სიტუაცია.

საქართველოს სსსკ-ის 13-ე მუხლის თანახმად, გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ეფუძნებოდეს მხოლოდ ერთმანეთთან შეთანხმებულ, აშკარა და დამაჯერებელ მტკიცებულებათა ერთობლიობას, რომლებიც გონივრულ ეჭვს მიღმა დაადასტურებენ პირის ბრალეულობას, რაც კონკრეტულ შემთხვევაში დადასტურებულია ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებების ერთობლივი ანალიზით.

სასამართლოს მიაჩნია, რომ გამოკვლეული მტკიცებულებების საფუძველზე, ბრალდებული გ----- ჩ-----ია წარდგენილ ბრალდებაში, რაც გათვალისწინებული საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით, ცნობილი უნდა იქნეს უდანაშაულოდ და გამართლდეს შემდეგ გარემოებათა გამო:

სასამართლო სხდომაზე დაკითხულმა ექსპერტებმა დაადასტურეს მათ მიერ გაცემული დასკვნების სისწორე, რომელთა თანახმადაც, ავტომობილების „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ პირველადი ურთიერთკონტაქტის (შეჯახება) მოხდა „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მარცხენა გვერდის წინა და „ჰონდა ფიტის“ წინა მარცხენა კარების წინა ნაწილებს შორის, როცა მახვილი კუთხე მათ გრძივ ღერძებს შორის შეადგენდა დაახლოებით 3-5 გრადუსს, კონტაქტის საწყის ეტაპზე შეჯახება ზედაპირულია და ატარებს გასმით ხასიათს, შემდგომ უკანა კარების წინა ნაწილთან კონტაქტი უმნიშვნელოდ ღრმავდება და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ წინა მარცხენა თვლის საბურავი და გარეთა ფერსოს შეხებაში მოდის უკანა მარცხენა თვლის თაღის წინა ნაწილთან და შემდეგ თვლის დისკის გარეთა ფერსოსთან. აღნიშნული შეჯახების შედეგად მართვის ორგანოები, კერძოდ საჭის მართვის მექანიზმი და სამუხრუჭე სისტემა არ დაზიანებულა და ურთიერთკონტაქტის შედეგად „ჰონდა ფიტის“ გზის სავალ ნაწილზე მკვეთრი შემობრუნება და მოცურება არ მომხდარა. „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულებელყოფა, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მიცუბიშ ეკლიფსის“ შეჯახება, მიზეზობრივ კავშირში არ არის „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედესს“ შორის შეჯახებასთან. მოცემულ შემთხვევაში შექმნილ საგზაო სიტუაციაში, „მერსედეს ბენცის“ მძღოლის კ---- თ----ის მოქმედება არ შეესაბამება საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის მოთხოვნებს, რამაც განაპირობა „ჰონდა ფიტის“ და „მერსედეს ბენცის“ შეჯახება. თუ „მერსედეს ბენცი“, „მიცუბიშ ეკლიფსის“ და „ჰონდა ფიტის“ ურთიერთობის მომენტში იმოძრაავდა თავის სამოძრაო ზოლში, ავტომობილ „ჰონდა ფიტთან“ მისი მოძრაობის ტრაექტორია არ გადაიკვეთებოდა. მოცემულ შემთხვევაში, კერძო დონეზე თუ

დავუშვებდით, რომ ავტომანქანა „მიცუბიშ ეკლიფსი“ დაასრულებდა გასწრების მანევრს შეჯახების გარეშე, ასეთ ვითარებაში „ჰონდა ფიტისა“ და მის სამოძრაო ზოლში გასწრების მანევრის შესრულების პროცესში მყოფ ავტომობილ „მერსედეს ბენცს“ შორის შესაძლებელი იყო შექმნილიყო რეალურად მომხდარი საგზაო სიტუაციის ანალოგიური საგზაო სიტუაცია. აღნიშნულის გათვალისწინებით კი სასამართლოს დადასტურებულად მიაჩნია, რომ გ----- ჩ-----იას მიერ განხორციელებული ქმედება არ არის მიზეზობრივ კავშირში დამდგარ შედეგთან. ერთადერთი ექსპერტი, რომელმაც სასამართლო სხდომაზე განმარტა, რომ „მიცუბიშ ეკლიფსის“ მძღოლ გ----- ჩ-----იას მიერ საგზაო მოძრაობის შესახებ საქართველოს კანონის 34-ე მუხლის მე-3 პუნქტის „გ“ ქვეპუნქტის უგულებელყოფა მიზეზობრივ კავშირშია ავტომობილ „ჰონდა ფიტის“ და ავტომობილ „მერსედესის“ შორის შეჯახებასთან, იყო გ---- ბ-----ი, რასაც სასამართლო არ იზიარებს, ვინაიდან მის მიერ 2014 წლის 15 აგვისტოს გაცემული №----- დასკვნა გაცემული იქნა მხოლოდ მოწმეთა ჩვენებებზე დაყრდნობით და ექსპერტიზის ჩატარებისას არ მომხდარა სატრანსპორტო შემთხვევის მექანიზმის სრულყოფილი შესწავლა, ხოლო აღნიშნულის შემდეგ იგი მონაწილეობდა კომისიურ ექსპერტიზაში, იგი სრულად დაეთანხმა №----- დასკვნას, რომელიც არსებითად ეწინააღმდეგება ექსპერტის მიერ 2014 წლის 15 აგვისტოს გაცემულ მისივე დასკვნას. ასეთ ვითარებაში ექსპერტის მიერ სასამართლო სხდომაზე მიცემული განმარტება და ექსპერტიზის დასკვნა ვერ იქნება გაზიარებული სასამართლოს მიერ, როგორც ბრალდებულ გ----- ჩ-----იას ბრალეულობის დამადასტურებელი მტკიცებულება.

სასამართლო განმარტავს, რომ გამამტყუნებელი განაჩენი უნდა ემყარებოდეს მხოლოდ უტყუარ მტკიცებულებებს. ყოველგვარი ეჭვი, რომელიც ვერ დადასტურდება კანონით დადგენილი წესით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის სასარგებლოდ.

ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის ევროპული კონვენციის მე-6 მუხლის თანახმად, ყოველი ადამიანი აღჭურვილია საქმის სამართლიანი განხილვის უფლებით. ადამიანის ამ ფუნდამენტური უფლების არსი თავის თავში გულისხმობს პირის მსჯავრდებას უტყუარი და გონივრულ ეჭვს მიღმა არსებული საკმარისი მტკიცებულებების საფუძველზე.

საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსის მე-5 მუხლის მე-2 ნაწილის თანახმად, არავინ არის ვალდებული, ამტკიცოს თავისი უდანაშაულობა, ბრალდების მტკიცების ტვირთი ეკისრება ბრალმდებელს. ამავე მუხლის მე-3 ნაწილის თანახმად, მტკიცებულების შეფასების დროს წარმოშობილი ეჭვი, რომელიც არ დადასტურდება კანონით დადგენილი წესით, უნდა გადაწყდეს ბრალდებულის (მსჯავრდებულის) სასარგებლოდ.

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, რასაც კონკრეტულ შემთხვევაში არ აქვს ადგილი. ამავე კოდექსის 269-ე მუხლის თანახმად კი, არ შეიძლება გამამტყუნებელ განაჩენს საფუძვლად დაედოს ვარაუდი.

საქართველოს სსკ-ის 53-ე მუხლის მე-3 ნაწილის შესაბამისად, ბრალდებულ კ---- თ----ის მიმართ სასჯელის დანიშვნისას სასამართლო მხედველობაში იღებს ბრალდებულის პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელ და დამამძიმებელ გარემოებებს. კერძოდ, ბრალდებულს შემამსუბუქებელი და დამამძიმებელი გარემოებები არ გააჩნია. სასამართლო ასევე ითვალისწინებს დამდგარ შედეგს, იმ გარემოებას, რომ ბრალდებული არ არის შერიგებული დაზარალებულებთან და არ გამოუხატია ზიანის ანაზღაურების მისწრაფება.

სარეზოლუციო ნაწილი:

სასამართლომ იხელმძღვანელა საქართველოს სსსკ-ის 258-260-ე, 269-ე, 270-276-ე, 277-278-ე, 279-ე, 292-293-ე მუხლებით და

და ა დ გ ი ნ ა:

1. გ----- ჩ-----ია ცნობილი იქნეს უდანაშაულოდ და გამართლდეს წარდგენილ ბრალდებაში, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით.

2. გამართლებულს უფლება აქვს მოითხოვოს მისთვის მიყენებული ზიანის ანაზღაურება.

3. გ----- ჩ-----იას მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება - გირაო გაუქმდეს და ყადაღა მოეხსნას გორის რაიონული სასამართლოს 2014 წლის 30 სექტემბრის №12/47-14 განჩინებით დაყადაღებულ, შ----- ღ-----იას სახელზე რეგისტრირებულ უძრავ ქონებას, მდებარე: ქ.თბილისი, ცოტნე დადიანის გამზირი, №134^ა-ში საკადასტრო მონაცემებით: სარეგისტრაციო ზონა თბილისი №01, სექტორი ნაძალადევი №12, კვარტალი №12, ნაკვეთი №020/009, კოდი №01/518 დაზუსტებული ფართობი: 6615.00 კვ/მეტრი, ნაკვეთის ფუნქცია: არასასოფლო-სამეურნეო, საკუთრების ტიპი: თანასაკუთრება, საკუთრება: სართული №3, ფართი 36.00 კვ.მ. მესაკუთრე: შ----- ღ-----ია (პირადი №6-----).

4. კ---- თ----ე ცნობილი იქნეს დამნაშავედ საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე და მეშვიდე ნაწილებით და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვროს თავისუფლების აღკვეთა 07 (შვიდი) წლის ვადით.

მასვე 2 (ორი) წლის ვადით ჩამოერთვას ავტო-სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

5. კ---- თ----ის მიმართ გამოყენებული აღკვეთის ღონისძიება - გირაო გაუქმდეს და ყადაღა მოეხსნას გორის რაიონული სასამართლოს 2015 წლის 16 იანვრის №12/7-15 განჩინებით დაყადაღებულ, თ----- ბ-----უას სახელზე რეგისტრირებულ უძრავ ქონებას, მდებარე: გორის რაიონის სოფელ კარბში, საკადასტრო მონაცემებით: სარეგისტრაციო ზონა გორი №66, სექტორი

მერეთი №51, კვარტალი №07, ნაკვეთი №036, დაზუსტებული ფართობი: 3980.00 კვ/მეტრი, ნაკვეთის დანიშნულება: სასოფლო-სამეურნეო, (სახნავი), საკუთრების ტიპი: საკუთრება, მესაკუთრე: თ----- ბ-----უა (პირადი №-----).

6. კ---- თ----ეს სასჯელის მოხდის ვადის ათვლა დაეწყოს დაკავების მომენტიდან-2018 წლის 28 დეკემბრიდან.

7. საქმეზე დართული საგნები და ნივთები: ავტომანქანა „მიცუბიში“ სახელმწიფო №-----, ავტომანქანა „ჰონდა-ფიტი“ სახელმწიფო №----- „მერსედესი-ვიტო“ სახელმწიფო №-----, ავტომანქანა „ისუზუ“ სახელმწიფო №-----, ვიდეორეგისტრატორი, ტანსაცმელი და ფეხსაცმელი, საქმეზე საბოლოო გადაწყვეტილების მიღების შემდეგ, დაუბრუნდეთ კანონიერ მფლობელებს, ხოლო მიკრონაწილაკები და საღებავის ნიმუშები - განადგურდეს.

ერთი CD დისკი, შენახულ იქნეს სისხლის სამართლის საქმის შენახვის ვადით.

8. განაჩენი შეიძლება გასაჩივრდეს გამოცხადებიდან ერთი თვის ვადაში, თბილისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატაში გორის რაიონული სასამართლოს მეშვეობით.

მოსამართლე

შ.კაკაურიძე