



ივ. ჯავახიშვილის სახელობის თბილისის სახელმწიფო უნივერსიტეტის
იურიდიული ფაკულტეტის სისხლის სამართლის სამაგისტრო პროგრამის
მე-4 სემესტრის სტუდენტის

ბექა ასტამიძის

სამაგისტრო ნაშრომი

თემაზე

სატრანსპორტო დანაშაულის გახსნის მეთოდика

ხელმძღვანელი:

ნინა გოგნიაშვილი

თბილისი

2019

სარჩევი

შესავალი.....	4
თავი I. სატრანსპორტო დანაშაულის ცნება და დახასიათება.....	6
1.1. სატრანსპორტო დანაშაულის ცნება და სახეები	6
1.2. სატრანსპორტო დანაშაულის გამომწვევი ობიექტური და სუბიექტური ფაქტორები	11
თავი II. სატრანსპორტო დანაშაულთა კრიმინალისტიკური დახასიათება.....	16
2.1. სატრანსპორტო დანაშაულთა კრიმინალისტიკური კლასიფიკაცია	16
2.2. საგამოძიებო ვერსიების აგება და გამოძიების დაგეგმვა.....	20
2.3 სატრანსპორტო დანაშაულზე სისხლისსამართლებრივი დევნის აღძვრის თავისებურებანი	22
თავი III. საგამოძიებო მოქმედების ჩატარების ტაქტიკა.....	24
3.1 შემთხვევის ადგილის, გვამისა და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება.....	24
3.2. დაკითხვა.....	30
3.3. სამედიცინო, ავტოტექნიკური და კრიმინალისტიკური ექსპერტიზა.....	35
3.4. ბრალდებულის დაკითხვა	38
3.5 საგამოძიებო ექსპერიმენტის ჩატარების ტაქტიკა.....	39
3.6. ამოცნობა.....	41
თავი IV. სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა და დანაშაულის კვალიფიკაცია	43
4.1 სასამართლო გადაწყვეტილება	50
4.2 სასამართლო გადაწყვეტილება	52
დასკვნა.....	55
ბიბლიოგრაფია.....	57

გამოყენებული აბრევიატურა

1. ა.შ. – ასეშემდეგ
2. ავტ. – ავტორი
3. გვ. – გვერდი
4. გამომც. – გამომცემლობა
5. ე.ი. – ესეიგი
6. ე.წ. – ეგრეთწოდებული
7. თბ. – თბილისი
8. სსკ. – სისხლის სამართლის კოდექსი
9. სხვ. - სხვა

შესავალი

თემის აქტუალობა. ტექნიკური რევოლუციის პირობებში სულ უფრო იზრდება სატრანსპორტო საშუალებათა როლი და მნიშვნელობა მეურნეობისა და ადამიანთა მომსახურების სფეროში. ეს კი იწვევს საჰაერო, რკინიგზის, საზღვაო და საავტომობილო სატრანსპორტო საშუალებათა ზრდას.

ავტოსატრანსპორტო საშუალებათა რაოდენობის ზრდამ განაპირობა დანაშაულთა რაოდენობის ზრდაც, კერძოდ, გაცილებით მარტივი გახდა დანაშაულის ჩადენა ან მისი დანაშაულის კვალის დაფარვის მიზნით გამოყენების გაზრდა საგზაო შემთხვევების რიცხვით.

ტრანსპორტის უსაფრთხოების პრობლემის გადაწყვეტა მისი გამოგონებისა და განვითარების განუყოფელი ნაწილი იყო ყოველთვის და დღესაც რჩება.

საქართველოს მოქმედ სისხლის სამართლის კოდექსში ცალკე სპეციალურ თავად არის გათვალისწინებული სატრანსპორტო დანაშაული, სადაც ჩამოთვლილია ის სპეციალური შემადგენლობები, რომლებიც ხელყოფენ ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოებას.

მნიშვნელოვანი თავისებურებებით ხასიათდება სატრანსპორტო დანაშაულთა გამოძიება - მოპოვებულ მტკიცებულებათა შეფასება, ცალკეული საგამოძიებო მოქმედებები და სხვა. ყველა ეს გარემოება იწვევს იმ გაცხოველებულ ინტერესს, რასაც კრიმინალისტიკები იჩენენ სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემების მიმართ როგორც ჩვენთან, ისე საზღვარგარეთ.

კვლევის მიზანია. სატრანსპორტო დანაშაულის კრიმინალისტიკური დახასიათება და მექანიზმი; სატრანსპორტო დანაშაულის ადგილზე სიტუაციის თავისებურებების შესწავლა; სატრანსპორტო დანაშაულზე აღძრული სისხლის სამართლის საქმის თავისებურებების გამოვლენა.

გამოკვლევის თეორიულ საფუძველსა და ინფორმაციულ ბაზას. შეადგენს ქართველი და უცხოელი ავტორების კვლევები სატრანსპორტო დანაშაულისა და მისი გახსნის მეთოდოლოგიაზე, სასამართლო პრაქტიკა.

კვლევის მეთოდები. ნაშრომზე მუშაობის დროს ძირითადი საკითხების უკეთ შესწავლის და სწორი სამართლებრივი შეფასების მიზნით

გამოყენებულ იქნა ლოგიკური, გრამატიკული, სტატისტიკური, ტელეოლოგიური კვლევის მეთოდები.

ნაშრომის მოცულობა და სტრუქტურა. ნაშრომის მიზნებისა და ამოცანების მიხედვით განისაზღვრა მისი სტრუქტურა. იგი მოიცავს შესავალ ნაწილს, ძირითად ნაწილსა და დასკვნას. ძირითადი ნაწილი თავის მხრივ მოიცავს ოთხ თავს, ხოლო თავები დაყოფილია ქვესაკითხებად. პირველი თავი შეეხება სატრანსპორტო დანაშაულის ცნებას, სახეებს და მის გამომწვევ სუბიექტურ და ობიექტურ ფაქტორებს, მეორე თავში განხილულია სატრანსპორტო დანაშაულთა კრიმინალისტიკული კლასიფიკაცია, საგამომიებო ვერსიების აგება და გამომიების დაგეგმვა, სატრანსპორტო დანაშაულზე სისხლისსამართლებრივი დევნის აღძვრის თავისებურებანი, მესამე თავი შეეხება თუ როგორ ხდება შემთხვევის ადგილი, გვამისა და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება, ასევე თუ როგორ ხორციელდება დაკითხვა, სამედიცინო თუ კრიმინალისტიკური ექსპერტიზა, ბრალდებულის დაკითხვა, საგამომიებო ექსპერიმენტის ჩატარების ტექტიკა და ამოცნობა, რაც შეეხება მეოთხე თავს, მასში განხილულია სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა, დანაშაულის კვალიფიკაცია და სასამართლო პრაქტიკები, დასკვნით ნაწილში კი მოცემულია შემაჯამებელი მსჯელობა თემასთან დაკავშირებით.

თავი I. სატრანსპორტო დანაშაულის ცნება და დახასიათება

1.1. სატრანსპორტო დანაშაულის ცნება და სახეები

სატრანსპორტო საშუალებებს მიეკუთვნება საჰაერო, რკინიგზის ტრანსპორტი, ასევე ზღვის და მდინარეების სატრანსპორტო საშუალებები, სხვადასხვა სახისა და დანიშნულების სატრანსპორტო საშუალებები, სხვადასხვა სახისა და დანიშნულების ავტომანქანები: მოტოციკლები, კომბაინები, ტრაქტორები, ველოსიპედები.

გარდა ჩამოთვლილისა სატრანსპორტო საშუალებებს მიეკუთვნება ისეთი საშუალებებიც, სადაც გამწევ ძალას წარმოადგენს ცხოველი (ცხენი, ვირი, აქლემი, ირემი, ძაღლი, ხარი და ა. შ.), თხილამურები, ციგა და ა. შ.¹

სასამართლო პრაქტიკის მიხედვით, ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა ყველაზე ფართოდ გავრცელებულ სატრანსპორტო დანაშაულს წარმოადგენს. ამ დანაშაულის საშიშროების მაღალი ხარისხი განპირობებულია ტრანსპორტის უსაფრთხო ფუნქციონირების წესების დაუცველობით, რის შედეგადაც ზიანდება ადამიანის სიცოცხლე და ჯანმრთელობა.

სისხლისსამართლებრივი დაცვის ობიექტია ტრანსპორტის მოძრაობასთან დაკავშირებული საზოგადოებრივი უშიშროება და ადამიანის სიცოცხლე და ჯანმრთელობა.²

სატრანსპორტო დანაშაულთან ბრძოლის ისტორია დაკავშირებულია სატრანსპორტო საშუალებებთან და შესაბამისად იგი არცთუ ისე დიდ პერიოდს მოიცავს. მან იურიდიულ ლიტერატურაში აზრთა გარკვეული ჭიდილის შედეგად მოიკიდა ფეხი და პრაქტიკულად დღესაც დამკვიდრების პროცესშია.

ადრე, განსაკუთრებით საბჭოთა იურიდიულ ლიტერატურაში, ამ ცნების გარშემო გაცხოველებული დავა მიმდინარეობდა. ავტორთა ერთი ნაწილი

¹ გოგნიაშვილი, ნ. კრიმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 152

² ლეკვიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 133

აღნიშნულ ცნებას როგორც გვარეობითს, არაადეკვატურად მიიჩნევა და მის მაგივრად უპირატესობას ტრანსპორტის ცალკეული სახეების მიხედვით დაშვებული დარღვევების ჩამოთვლას ანიჭებდა.

მართალია, ავტოტრანსპორტის ცნებაში ავტომანქანების, ტრაქტორების და სხვა თვითმავალი მანქანების გარდა ქალაქის ტრანსპორტიც შედის, მაგრამ ამით არ ირღვევა ის საერთო მახასიათებელი, რაც საერთოა ყველა მათგანისათვის - ეს არის წინდახედულობის ნორმათა ერთიანობა, რომლებითაც რეგლამენტირებულია მათი უსაფრთხო მოძრაობა ან ექსპლუატაცია.

საქართველოს ახალმა სისხლის სამართლის კანონმდებლობამ, პრინციპულად შეცვალა დანაშაულის ადრინდელი განმარტება, რაც ადრე მოქმედი სსკ-ის მე-8 მუხლში იყო მოცემული. მან უარი თქვა დანაშაულის ჩვენთვის ისეთ ტრადიციულ ნიშანზე, როგორც არის ჩადენილი ქმედების საზოგადოებრივი საშიშროება, რაც ცნობილი ქართველი და არა მარტო ქართველი კრიმინალისტების მიერ უდავოდ იყო მიჩნეული, როგორც დანაშაულებრივი ქმედების ობიექტურ მახასიათებლად.³

„ახალმა სისხლის სამართლის კოდექსმა, წერს მ. ტურავა, ახლებურად ჩამოაყალიბა დანაშაულის ცნებისა და სისხლის სამართლებრივი პასუხისმგებლობის შინაარსი. კოდექსი, გერმანული სისხლის სამართლის დოგმატიკიდან გამომდინარე დანაშაულის სამსაფეხურიან სისტემაზეა აგებული“.⁴

სატრანსპორტო დანაშაულის სისხლის სამართლის კოდექსის მეცხრე კარის (დანაშაული საზოგადოებრივი უშიშროებისა და წესრიგის წინააღმდეგ) XXXIV თავი ეთმობა. ეს თავი ითვლისწინებს სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებასა და ექსპლუატაციის წესების დარღვევისათვის. ტრანსპორტის მოძრაობა და ექსპლუატაცია სხვადასხვა ცნებებია. ორივე მათგანი რეგლამენტირებულია წინდახედულობის სპეციალური ნორმებით, რომელთა ერთი ნაწილი ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებისთვის ქმნის სამართლებრივ საფუძველს (მოძრაობის უსაფრთხოების წესი), ხოლო მეორე ნაწილი ტრანსპორტის უსაფრთხო ფუნქციონირებისათვის. აქვე უნდა აღინიშნოს, რომ სისხლის სამართლის კოდექსის სხვა თავებშიც, (მაგალითად,

³ წერეთელი, თ. ტყემალაძე, გ. მოძღვრება დანაშაულზე, თბ. 1969, გვ. 29-46

⁴ ტურავა მ., სისხლის სამართალი ზოგადი ნაწილის მიმოხილვა. თბ. 2008, გვ. 22-23

დანაშაული საკუთრების წინააღმდეგ, დანაშაული სამხედრო ქონების შენახვის ან ექსპლუატაციის წესის შესახებ) გვხვდება ტრანსპორტთან დაკავშირებული დანაშაულებები, რომლებიც ყოველთვის არაა დაკავშირებული ტრანსპორტის მიმართ დადგენილი წესის დარღვევასთან. (მაგალითად, ქურდობის, მარცვის, ყაჩაღობის ერთ-ერთი მაკვალიფიცირებელი გარემოებაა ამ დანაშაულთა ჩადენა სატრანსპორტო საშუალების წინააღმდეგ; მანქანის მართვის ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა სსკ-ის 400-ე მუხლი და სხვ.). სატრანსპორტო დანაშაულების სისხლისსამართლებრივი დაცვის ობიექტია ის საზოგადოებრივი ურთიერთობა, რაც დაკავშირებულია ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის წესებთან და ასევე ადამიანის სიცოცხლე ან ჯანმრთელობა.⁵

ობიექტური მხრივ დანაშაულთა ნაწილი აქტიური მოქმედებითაა ჩადენილი (მაგალითად სსკ 278-ე მუხლი). ზოგი მათგანის ჩადენა შეიძლება როგორც მოქმედებით, ისე უმოქმედობით (სსკ-ის 275-1, 276-1 და ა.შ.). გვაქვს წმინდა უმოქმედობის დელიქტი (სსკ 279-ე მუხლი გემის კაპიტნის მიერ განსაცდელში მიტოვება).

ობიექტური მხრივ ამ დანაშაულთა უმრავლესობისათვის აუცილებელია კანონში მითითებული შედეგის დადგომა. მაგალითად სსკ-ის 275-ე და 276-ე მუხლებით გათვალისწინებული დანაშაულისათვის სისხლის სამართლის პასუხისმგებლობა დგება მხოლოდ მაშინ, თუ ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევამ შედეგად სულ მცირე, ადამიანის ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება გამოიწვია. თუ დადგა უფრო მსუბუქი შედეგი (მაგალითად, ჯანმრთელობის მსუბუქი დაზიანება, ან ქონებრივი ზიანი), სახეზეა ადმინისტრაციული სამართალდარღვევა და არა დანაშაული.

რადგან ზემოთხსენებულ შემთხვევაში სახეზეა შედეგიანი დანაშაულები, აუცილებელია მიზეზობრივი კავშირის დადგენა ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის.⁶

გვაქვს კონკრეტული და აბსტრაქტული საფრთხის დელიქტებიც. მაგალითად, კონკრეტული საფრთხის დელიქტია გემის კაპიტნის მიერ

⁵ ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 17

⁶ ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 127-128

განსაცდელში მიტოვება (279-ე მუხლი) და ფრენის საერთაშორისო წესის დარღვევა, რამაც სერიოზული საფრთხე შეუქმნა დასახლებულ უბანს (სსკ 280-1 მუხლის მეორე ნაწილი). ხოლო აბსტრაქტული საქმის დელიქტია ფრენის საერთაშორისო წესის დარღვევა 280-1 მუხლის პირველი ნაწილი). სატრანსპორტო დანაშაულთა თავში არსებული ნორმების უმრავლესობა ბლანკეტურია. მუხლში ზოგადადაა მითითებული ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევაზე. კონკრეტული წესი კი სხვადასხვა სპეციალურ კანონშია მოცემული (მაგალითად, სსკ-ის 276-ე მუხლში მოცემული ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესი განსაზღვრულია „საგზაო მოძრაობის უსაფრთხოების შესახებ“ საქართველოს 1999 წლის 19 ივნისის ანონსში).

სატრანსპორტო დანაშაულთა სუბიექტი ხშირ შემთხვევაში სპეციალურია; კერძოდ, მუშაკი, რომელიც ტრანსპორტის (იგლუსიხმება რკინიგზის, წყლის, საჰაერო და საბაგირო) მართვისა და ექსპლუატაციის პროცესში სხვადასხვა ფორმითაა ჩართული და ევალება ამ წესის დაცვა (მაგალითად, საჰაერო ტრანსპორტის დისპეჩერი, გემის კაპიტანი და სხვა; ასევე, პირი, ვისაც ევალება სატრანსპორტო საშუალების ხარისხიანი რემონტი, ან ტრანსპორტის საექსპლუატაციოდ გაშვება სსკ 277-ე მუხლი; პირი, ვისაც ევალება მაგისტრალური მილსადენის მშენებლობა, ექსპლუატაცია ან რემონტი სსკ 283-ე მუხლი და სხვა).⁷

თუმცა, გვხვდება საერთო სუბიექტი, მაგალითად, მართვის უფლების არ მქონე პირი, სსკ-ის 276-ე, 278-ე (სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისათვის გაუვარგისება), 281-ე (ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობის წესის დარღვევა), 282-ე მუხლებით (მატარებლის თვითნებური გაჩერება) გათვალისწინებული დანაშაულის ჩადენისას. სატრანსპორტო დანაშაულთა უმრავლესობა გაუფრთხილებელია (მაგალითად, რკინიგზის, წყლის, საჰაერო ან საბაგირო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა (მუხლი 275-ე); ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა (მუხლი 276-ე); სატრანსპორტო საშუალების უხარისხო რემონტი, ტექნიკურად გაუმართავი ტრანსპორტის საექსპლუატაციოდ გაშვება (მუხლი 277-ე); სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისათვის გაუვარგისება (მუხლი 278-ე); ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობის წესის დარღვევა (მუხლი 281-ე); მატარებლის

⁷ ლეკვიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 128

თვითნებური გაჩერება (მუხლი 282-ე); მაგისტრალური მილსადენის მშენებლობის, ექსპლუატაციის ან რემონტის უსაფრთხოების წესის დარღვევა (მუხლი 283-ე).

იშვიათ შემთხვევაში სატრანსპორტო დანაშაულთა თავში გათვალისწინებული ზოგიერთი დანაშაული განზრახია (გემის კაპიტნის მიერ განსაცდელში მიტოვება (მუხლი 279-ე).

სატრანსპორტო დანაშაულთა თავი ერთადერთია სისხლის სამართლის კოდექსში, სადაც დანაშაულის მაკვალიფიცირებელ გარემოებად (სსკ-ის 275-ე და 276-ე მუხლები) მიჩნეულია მთვრალ მდგომარეობაში დანაშაულის ჩადენა. ეს გასაგებიცაა, რადგან ნებისმიერი სახის (ალკოჰოლური იქნება ის თუ ნარკოტიკული) და ნებისმიერ ხარისხის (მსუბუქი, საშუალო თუ ძლიერი) სიმთვრალე ანელებს პირის რეაქციის უნარს და ასეთ მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვა მომეტებული საფრთხის შემცველია.⁸

გერმანიის მოქმედი სისხლის სამართლის კოდექსის მე-12 პარაგრაფით გათვალისწინებულია სატრანსპორტო დანაშაულის ორწვეროვანი დაყოფა. აქ საუბარია დანაშაულსა და გადაცდომაზე, რომელთა სიმძიმეც ფორმალური ნიშნითაა განსაზღვრული, მათთვის გათვალისწინებული სასჯელის მიხედვით ანუ აღნიშნული ნორმის მიხედვით დანაშაულად ითვლება მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, რომლისთვისაც მინიმალური სასჯელის სახით გათვალისწინებულია არანაკლებ ერთი წლით თავისუფლების აღკვეთა ან მასზე უფრო მკაცრი სასჯელი.

იმავე მე-12 პარაგრაფის მეორე ნაწილის თანახმად გადაცდომად ითვლება მართლსაწინააღმდეგო ქმედება, რომლისთვისაც მინიმალური სასჯელის სახით გათვალისწინებულია თავისუფლების აღკვეთა უფრო ხანმოკლე ვადით ან ფულადი ჯარიმა.⁹

⁸ ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 129

⁹ ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო პრაქტიკა. თბ. 2004, გვ. 30

1.2. სატრანსპორტო დანაშაულის გამომწვევი ობიექტური და სუბიექტური ფაქტორები

იურიდიულ ლიტერატურაში დანაშაულის საერთო ობიექტად მიჩნეულია სისხლის სამართლის კანონით დაცული საზოგადოებრივი ურთიერთობები, ამიტომ ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოების წესის დანაშაულებრივი დარღვევის ხელყოფის საერთო ობიექტადაც რა თქმა უნდა, სწორედ ეს ურთიერთობები უნდა იყოს მიჩნეული.

დანაშაულის საერთო ობიექტის განსაზღვრა არ ამოწურავს განსახილველ პრობლემას სისხლის სამართლის სისტემაში. ამასთან ერთად საჭიროა დანაშაულის გვარეობითი და უშუალო ობიექტის გარკვევა.

დანაშაულის გვარეობითი ობიექტის დადგენით, სისხლის სამართლის კანონით დაცული საზოგადოებრივი ურთიერთობის წრიდან გამოიყოფა და ზუსტდება ის ერთგვაროვანი ან იგივეობრივი საზოგადოებრივი ურთიერთობები, რომელთა წინააღმდეგაც დანაშაულთა ესა თუ ის ჯგუფია მიმართული. ძირითადად ეს პრინციპები უდევს საფუძვლად სისხლის სამართლის კოდექსის განსაკუთრებული ნაწილის სისტემატიზაციას-ერთ თავში ერთიანდებიან შემადგენლობები, რომლებსაც ხელყოფის საერთო გვაროვნული ობიექტები გააჩნიათ.¹⁰

სატრანსპორტო დანაშაულის გვარეობითი ობიექტის დადგენა საშუალებას იძლევა კიდევ უფრო დაზუსტდეს ის კონკრეტული საზოგადოებრივი ურთიერთობა, რომლის წინააღმდეგაც მოცემული დანაშაულია მიმართული, ანუ განისაზღვროს ამ დანაშაულის ხელყოფის უშუალო ობიექტი. კრიმინალისტიკის გარკვეული ნაწილი სატრანსპორტო დანაშაულის უშუალო ობიექტად მართებულად მიიჩნევს ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოებას.

იურიდიულ ლიტერატურაში სატრანსპორტო დანაშაულის უშუალო ობიექტის სხვანაირ განსაზღვრასაც ვხვდებით. მაგალითად, ზოგიერთი მეცნიერი მასში მხოლოდ ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებას გულისხმობს. ეს მოსაზრება ზუსტი არ არის, რადგან ტრანსპორტის ექსპლუატაციის უსაფრთხოების წესის დარღვევასაც ისეთივე

¹⁰ ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო პრაქტიკა. თბ. 2004, გვ. 44-45

მართლსაწინააღმდეგო შედეგი შეიძლება მოჰყვეს, რაც მოძრაობის უსაფრთხოების წესის მოთხოვნათა უგულებელყოფას.

სატრანსპორტო დანაშაულის უშუალო ობიექტად უნდა ჩაითვალოს ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოება. დანაშაულის საგანს წარმოადგენს ავტომობილი, ავტობუსი, ტრქატორი, მოტოციკლი ან სხვა მექანიკური ტრანსპორტი.

დანაშაულის საგანს არ წარმოადგენს ისეთი ტრანსპორტი, რასაც არა აქვს შიდა წვის ძრავა. ამიტომ, თუ ასეთი ტრანსპორტით მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევამ გაუფრთხილებლობით გამოიწვია სხვისი ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ან უფრო მძიმე შედეგი, ქმედება დაკვალაფიცირდება ადამიანის სიცოცხლის ან ჯანმრთელობის წინააღმდეგ მიმართულ დანაშაულთა შესაბამისი მუხლით (მაგალიტად, სსკ 116-ე მუხლით).¹¹

მოცემული დანაშაულის შემადგენლობის ობიექტური მხარის ერთ-ერთი აუცილებელი ნიშანია ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოების წესის დარღვევა.

საგზაო-სატრანსპორტო დანაშაულის ობიექტური მხარე მოიცავს:

1. ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის წესების დარღვევას;
2. მძიმე შედეგს, კერძოდ, ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანებას, ან მძიმე დაზიანებას ან ერთი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობას, ან ორი ან მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობას;
3. მიზეზობრივ კავშირს წესების დარღვევის ფაქტსა და დამდგარ შედეგს შორის, ისევე როგორც სსკ-ის 275-ე მუხლი.

275-ე მუხლის მე-2, მე-4, მე-6 და მე-8 ნაწილებით მაკვალიფიცირებელ გარემოებადაა მიჩნეული თუ იგივე ქმედება ჩადენილია მთვრალ მდგომარეობაში. ამ შემთხვევაში კანონმდებელი დათქმას არ აკეთებს სიმთვრალის სახეზე და ხარისხზე.

სსკ-ის 276-ე მუხლით გათვალისწინებული დანაშაულის შემადგენლობა შეიძლება განხორციელდეს როგორც მოქმედებით, ისე უმოქმედობით.

¹¹ ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 133-134

მოქმედების მაგალითია შემთხვევა, როცა მძღოლმა გადაჭარბებული სიჩქარე, რის გამოც დააშავა მოქალაქე.

უმოქმედობის მაგალითია შემთხვევა, როცა მძღოლმა, რომელიც ნებადართული სიჩქარით მოძრაობდა, მოსახვევში არ შეანელა სიჩქარე, რის გამოც დააშავა მოქალაქე.¹²

ხშირია შემთხვევები, როდესაც ადგილი აქვს ორივე ქმედებას ერთდროულად - მოქმედებასა და უმოქმედობას. მაგრამ არის შემთხვევები, როდესაც ძნელდება დადგენა იმის, თუ რომელ შემთხვევასთან გვაქვს საქმე - მოქმედებასთან თუ უმოქმედობასთან. მაგალითად, თუ მძღოლმა წითელ შუქზე გაიარა და ფეხით მოსიარულეს შეეჯახა, ცხადია, აქ საქმე გვაქვს უმოქმედობასთან, რადგან მას უნდა გაეჩერებინა მანქანა. მაგრამ საკითხი შეიძლება მეორენაირადაც განვიხილოთ. მძღოლმა გადაკვეთა გამყოფი ხაზი და გააგრძელა გზა, რის შედეგადაც მოხდა დანაშაული. ეს ქმედება უკვე მოქმედებაა და არა უმოქმედობა.¹³

ტრანსპორტის მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოების წესები პირობითად შეიძლება დავყოთ ორ ჯგუფად: წესები, რომლებიც არეგულირებენ ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებას, და წესები, რომლებიც უზრუნველყოფენ ტრანსპორტის ექსპლუატაციის უსაფრთხოებას.

მაშასადამე, დამნაშავემ შეიძლება დაარღვიოს მოძრაობის ან ექსპლუატაციის უსაფრთხოების წესი, ან ორივე ერთად. სისხლის პასუხისმგებლობისათვის სულ ერთია, თუ რომელი მათგანის დარღვევამ გამოიწვია მართლსაწინააღმდეგო შედეგი. ისე კი, ობიექტური ჭეშმარიტების დადგენისა და დანაშაულის პროფილაქტიკისათვის საჭიროა ყოველ კონკრეტულ საქმეზე სასამართლომ დაადგინოს, თუ დამნაშავეს მიერ სახელდობრ რომელი წესი იქნება დარღვეული და რაში გამოიხატება ეს დარღვევა.

მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დარღვევად ჩაითვლება: სიჩქარის გადამეტება, სიმთვრალეში მანქანის მართვა, ამკრძალავ შუქნიშნაზე გავლა, არასწორი გასწრება და სხვა.¹⁴

¹² ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 134

¹³ იქვე, 135

¹⁴ ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო პრაქტიკა. თბ. 2004, გვ. 48

სატრანსპორტო დანაშაულთა ობიექტური მხარის აუცილებელი ნიშნებია, აგრეთვე, დანაშაულის ჩადენის დრო, ადგილი და მიზეზობრივი კავშირის არსებობა პირის მიმართ შერაცხულ მართლსაწინააღმდეგო ბრალეულ ქმედებასა და დამდგარ შედეგს შორის.¹⁵

მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით სატრანსპორტო დანაშაულის სუბიექტები ძირითადად ორ კატეგორიად იყოფიან. პირველი, ესაა პირები, რომლებსაც სპეციალურად (სამსახურებრივად) ევალებათ რკინიგზის, წყლის საჰაერო და საბაგირო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლოატაციის წესის დაცვა და მეორე, ვინც უშუალოდ მართავს ავტოსატრანსპორტო საშუალებას და ამ დროს არღვევს შესაბამის წესს იქნება ეს მძღოლი პროფესიონალი, მოყვარული თუ სხვა ნებისმიერი პირი, ვისაც მართვის შესაბამისი უფლება არ გააჩნია.¹⁶ ამდენად, დანაშაულის აღმსრულებელია ის, ვინც ზის საჭესთან და მართავს ავტომანქანას

საქართველოს სისხლის სამართლის მოქმედ კოდექსში გათვალისწინებული სატრანსპორტო დანაშაულების სუბიექტური მხარის დახასიათებისას პრიორიტეტული მნიშვნელობა ენიჭება ე.წ. სატრანსპორტო დანაშაულის ძირითად შემადგენლობებს, რომლებიც ტონს აძლევენ სატრანსპორტო დანაშაულთა თავში მოცემულ სხვა ქმედებების იურიდიული კონსტრუქციებს.

მხედველობაში გვაქვს სსკ 275-ე (რკინიგზის, წყლის, საჰაერო ან საბაგირო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლოატაციის წესის დარღვევა) და 276-ე (ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლოატაციის წესის დარღვევა) მუხლებში გათვალისწინებული დანაშაულები.

ადრე მოქმედი სისხლის სამართლის კანონმდებლობაში, სადაც რეგლამენტირებული იყო პასუხისმგებლობა მოცემული დანაშაულებისათვის ქმედების სუბიექტურ მხარეზე არაფერი იყო მითითებული ნაცვლად ამისა აქცენტი კეთდებოდა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლოატაციის წესის დარღვევაზე, რასაც შედეგად მოსდევდა კანონში გათვალისწინებული მავნე შედეგი.

¹⁵ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 385

¹⁶ ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო პრაქტიკა. თბ. 2004, გვ. 58

კანონმდებლობის ეს პოზიცია გაცხოველებული დავის საგნად იყო ქცეული, როგორც იურიდიულ ლიტერატურაში, ისე სასამართლო პრაქტიკაში. გამოთქმული იყო სხვადასხვა დასაბუთებული ვარაუდები აღნიშნული დანაშაულების სუბიექტური მხარის სწორად გაგებისათვის. ავტორთა დიდი ნაწილი და სასამართლო პრაქტიკაც ძირითადად იქითკენ იხრებოდა, რომ მოხსენებული დანაშაულებები თავიანთი კონსტრუქციით იყვნენ გაუფრთხილებლობითი დელიქტები და შესაბამისად მათი ჩადენაც კანონდებელს გაუფრთხილებლობითი ბრალით ჰქონდა გათვალისწინებული.¹⁷

სატრანსპორტო დანაშაულთა უმრავლესობა შეიძლება ჩადენილ იქნეს გაუფრთხილებლობის ორი ფორმით - დაუდევრობით და თვითიმედოვნებით.

მაგალითად, ფრენის დაწყებამდე თვითმფრინავი სათანადოდ უნდა შემოწმდეს რაც პასუხისმგებელმა პირმა არ გააკეთა. მან ჩათვალა, რომ თვითმფრინავი ახალი და განსაკუთრებულ შემოწმებას აღარ საჭიროებს. მაგრამ აღმოჩნდა, რომ თვითმფრინავის ძრავა დაზიანებულია, რამაც გამოიწვია მისი ავარიული დაჯდომა და შედეგად მგზავრთა ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება.

სსკ-ის 280-ე მუხლი ითვალისწინებს ფრენის საერთაშორისო წესის დარღვევებს, რომელიც ნაკლებად მძიმე დანაშაულთა კატეგორიას მიეკუთვნება. დანაშაულის ობიექტია საერთაშორისო ფრენის დადგენილი წესი, ხოლო სუბიექტი შეიძლება იყოს სპეციალური, ე. ი. თვითმფრინავის ეკიპაჟის წევრები და ასევე, ის პირები ვინც პასუხისმგებელია საერთაშორისო ფრენის წესების დაცვისათვის. მაგალითად, დისპეჩერი და ა. შ.

სსკ-ის 277-ე მუხლი შედეგიანი დანაშაულია და მისი ობიექტური მხარე მოიცავს მართსაწინააღმდეგო შედეგის აუცილებლობას. მუხლის 1-ელ ნაწილში ორი სხვადასხვა მძიმე შედეგის - ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ან მძიმე დაზიანებაზეა მინიშნებული, მე-2 ნაწილში - ერთი ადამიანის სიცოცხლის, ხოლო მე-3-ში - ორი ან მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობაზე.

დანაშაულის სუბიექტი სპეციალურია, ანუ ის ვისაც ევალება სატრანსპორტო საშუალების ტექნიკურ მდგომარეობაზე კონტროლი და აქედან გამომდინარე პასუხისმგებელია საექსპლუატაციოდ გასაშვები სატრანსპორტო საშუალების

¹⁷ ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო პრაქტიკა. თბ. 2004, გვ. 60

ტექნიკურ გაუმართაობაზე, ან უხარისხო რემონტზე. დანაშაულის სუბიექტთა წრე პრაქტიკამ უნდა დააკონკრეტოს.¹⁸

განსახილველია, აგრეთვე, დანაშაულის მსხვერპლი (დაზარალებული), რომელიც არის სხვა ადამიანი და არა ის, ვინც მართავს ავტომაქანას, არღვევს მოძრაობის უსაფრთხოების წესებს ან ტრანსპორტის ექსპლუატაციის წესს. ამასთან მნიშვნელობა არ აქვს, მძღოლმა თავისსავე მანქანაში მჯდომი პირი დააშავა თუ ფეხით მოსიარულე ან სხვა მანქანაში მჯდომი. არც იმას აქვს მნიშვნელობა, დაშავებული მისი ახლო ნათესავია თუ სხვა პირი. მთავარია, დაშავებული არაა თავად დამრღვევი მძღოლი.

თუკი სათანადო წესის დარღვევამ გამოიწვია მხოლოდ დამრღვევი მძღოლის ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ან მძიმე დაზიანება, იგი არ დაექვემდებარება სისხლისსამართლებრივ პასუხისმგებლობას, არამედ მიეცემა ადმინისტრაციულ პასუხისმგებლობაში სათანადო წესების დარღვევისათვის.¹⁹

თავი II. სატრანსპორტო დანაშაულთა კრიმინალისტიკური დახასიათება

2.1. სატრანსპორტო დანაშაულთა კრიმინალისტიკური კლასიფიკაცია

სატრანსპორტო დანაშაული სისხლის სამართლის მეცნიერების მნიშვნელოვანი სფეროა, რომელიც მიზნად ისახავს ქვეყანად სატრანსპორტო საშუალებათა უსაფრთხო მოძრაობისათვის ხელის შეწყობასა და იმ პირთა მკაცრად დასჯას, რომლებიც არარად აგდებენ ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის კანონით დადგენილ წესებს, ზიანს აყენებენ ქვეყნის ეკონომიკას, ადამიანთა ჯანმრთელობასა და სიცოცხლეს.

ჩადენილ სატრანსპორტო დანაშაულთა სწორ კვალიფიკაციას არა მარტო თეორიული, არამედ დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობაც აქვს: ამ

¹⁸ ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., 2017, გვ. 136

¹⁹ იქვე, 134

პრობლემური საკითხის მართებულად გადაწყვეტის გარეშე, შეუძლებელია საერთოდ დამნაშავეობასთან ბრძოლის ამოცანების წარმატებით გადაწყვეტა, მართლმსაჯულების სწორი და ეფექტურად განხორციელება.

ერთი შეხედვით სატრანსპორტო დანაშაულთა კვალიფიკაცია თითქოს რაიმე სირთულეებთან არ უნდა იყოს დაკავშირებული, მაგრამ როგორც სასამართლო-საგამომძიებო პრაქტიკის ანალიზი ცხადყოფს, სინამდვილეში ეს სრულებითაც არ არის ასე.

გზებზე მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დანაშაულებრივი დარღვევის გამოძიების მეთოდოლოგიის საკითხების განხილვისას, კრიმინალისტიკური დახასიათების თვალსაზრისით საჭიროა სწორედ აიხსნას და ჯეროვანი შეფასება მიეცეს გამოსადიებელი შემთხვევის იმ პირველად მონაცემებს, რომლებიც მძღოლის მიერ მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დანაშაულებრივი დარღვევის ხასიათზე, მათი ჩადენის ხერხებზე, საშუალებებზე და მასში მონაწილე პირებისათვის დამახასიათებელ გარემოებებზე მიუთითებენ. ამ დანაშაულის გახსნის მეთოდოლოგიის არსის სწორად გაგებისათვის გარკვეულ ყურადღებას იმსახურებს, აგრეთვე, ის პირველადი მონაცემები, რომლებიც მოცემული სახის დანაშაულთა აღმოცენების მექანიზმის სახეობასა და ხასიათზე, მის გამომწვევ მიზეზებსა და ხელშემწყობ პირობებზე მიუთითებენ. ამ დანაშაულთა კრიმინალისტიკური ნიშნები სწორედ ამ მონაცემებში უნდა ვეძიოთ.²⁰

სატრანსპორტო დანაშაულთა გახსნის პროცესში გამოსადიებელი შემთხვევის კრიმინალისტიკური დახასიათების სრულყოფილად წარმოდგენისათვის, გარკვეული მნიშვნელობა ენიჭება ტრანსპორტის მოძრაობის დამრღვევი პირის ფიზიკურ და ფსიქოლოგიურ მდგომარეობას, სატრანსპორტო საშუალებათა ტექნიკურ გამართულობას, სავალი გზის მდგომარეობას, რომელთა ჯეროვან შესწავლა-გამოკვლევას არსებითი მნიშვნელობა აქვს საქმის გამოძიების სწორად წარმართვისათვის და მასზე ობიექტური ჭეშმარიტების დადგენისათვის. მანამდე კი საჭიროა სატრანსპორტო დანაშაულთა კლასიფიკაციის შესაძლებლობების საკითხის განხილვა, რასაც დანაშაულთა გახსნის მეთოდოლოგიის შესამუშავებლად საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა აქვს.

სატრანსპორტო დანაშაულები პირობითად შეიძლება დაიყოს შემდეგ ჯგუფებად:

²⁰ კრიმინალისტიკა, ტ. 2, თბ., 1995, გვ. 338-339

პირველ ჯგუფს, რომელსაც ეწოდება ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის წესების დარღვევა, მიეკუთვნება რკინიგზის, საჰაერო ან საბაგირო ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა (სსკ 275-ე მუხლი); ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა (სსკ 276-ე მუხლი); ფრენის საერთაშორისო წესების დარღვევა (სსკ 280-ე მუხლი) და ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობის წესის დარღვევა (სსკ 281-ე მუხლი).

მეორე ჯგუფს, ტრანსპორტისა და მაგისტრალური მილსადენის უხარისხო რემონტისა და სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისათვის გაუვარგისება, მიეკუთვნება სატრანსპორტო საშუალებების უხარისხო რემონტი და ტექნიკურად გაუმართავი ტრანსპორტის საექსპლუატაციოდ გამოვება (სსკ 277-ე მუხლი); სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციისათვის გაუვარგისება (სსკ 278-ე მუხლი); მაგისტრალური მილსადენის მშენებლობის, ექსპლუატაციის ან რემონტის უსაფრთხოების წესის დარღვევა (სსკ 283-ე მუხლი).

მესამე ჯგუფს ეწოდება გემის კაპიტნის მიერ განსაცდელში მიტოვება და მატარებლის თვითნებური გაჩერება - გემის კაპიტნის მიერ განსაცდელში მიტოვება (სსკ 279-ე) და მატარებლის თვითნებური გაჩერება (სსკ 282-ე მუხლი) შესიძლება გაერთიანდეს ერთ პარაგრაფში და ასეთი სახით იქნეს განხილული.²¹

სატრანსპორტო დანაშაულთა ასეთი კლასიფიკაცია ხელს უწყობს დანაშაულის გამოძიებისა და გახსნის მეთოდოლოგიის შემუშავებას.

რუსეთის ფედერაციის სისხლის სამართლის კოდექსის 264-ე მუხლის თანახმად: ავტომობილით, ტრამვაით ან ნებისმიერი სხვა მექანიკური სატრანსპორტო საშუალებით პირის მიერ საგზაო ან სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის წესების დარღვევა, რომელმაც გაუფრთხილებლობით გამოიწვია ადამიანის ჯანმრთელობის დაზიანება, ან დიდი ზიანი, ან ერთი ან რამდენიმე ადამიანის სიკვდილი, ასევე საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილის დატოვება სატრანსპორტო საშუალებების მართვის ან სატრანსპორტო საშუალებების ექსპლუატაციის ან მოძრაობის წესების დამრღვევი პირის მიერ, ზემოთ მოყვანილი შედეგები მიეკუთვნება სისხლის სამართლის დასჯად ქმედებას. (რფ სისხლის სამართლის კოდექსი 265-ე მუხლი). საგზაო მოძრაობის წესების

²¹ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 387-386

უსაფრთხოების დარღვევები თავისი სირთულის მიხედვით იყოფა ორ დიდ ჯგუფად:

1. სისხლის სამართლის დანაშაული დასრულდა მოწმეების თანდასწრებით, სატრანსპორტო საშუალება და მძღოლი დარჩნენ ადგილზე, მძღოლმა მიიღო ზომები დაზარალებულთა დასახმარებლად.
2. სისხლის სამართლის დანაშაული დასრულდა მოწმეების ან უცნობი პირის გარეშე, მძღოლი შემთხვევის ადგილიდან მიიძალა.

რუსეთში საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევები თავისი მექანიზმით იყოფა ჯგუფებად:

1. სატრანსპორტო საშუალებების შეჯახება;
2. სატრანსპორტო საშუალების მიერ ფეხით მოსიარულეზე გადავლა, წინაღობებზე გადავლა, სატრანსპორტო საშუალების გადატრიალება, სატრანსპორტო საშუალებიდან მგზავრების გადმოცვენა.²²

სატრანსპორტო დანაშაულთან დაკავშირებით თავდაპირველი საგამოძიებო მოქმედებები შემდეგია: შემთხვევის ადგილის დათვალიერება, სატრანსპორტო საშუალებების დათვალიერება, დამოწმება და მძღოლ(ებ)ის სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზა, გვამის დათვალიერება (თუ ის არის შემთხვევის ადგილზე), დაზარალებულის ტანსაცმლის ამოღება და დათვალიერება, დაზარალებულის სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზა, მძღოლ(ებ)ის, დაზარალებულებისა და თვითმხილველების დაკითხვა. აუცილებლობის შემთხვევაში თავდაპირველ მოქმედებებს შეიძლება დაემატოს სხვა საგამოძიებო მოქმედებებიც. თავდაპირველი საგამოძიებო მოქმედებების პარალელურად შეიძლება გატარებული იქნეს სამმებრო-ოპერატიული ღონისძიებები, თუ ეს საჭიროა (მაგალითად, ძებნა „ცხელი ხაზით“).

სატრანსპორტო დანაშაული, ხასიათდება მთელი რიგი თავისებურებებით რაც დამახასიათებელია მხოლოდ ამ სახის დანაშაულისთვის. თავდაპირველად მძღოლის დაკითხვა ხდება, როგორც მოწმის, ხოლო ბრალდებულად იგი ცხადდება შემდგომ ეტაპზე. საგზაო-სატრანსპორტო

²² https://studopedia.su/18_3993_metodika-rassledovaniya-dorozhno-transportnih-prestupleniy.html?fbclid=IwAR2vwm-IXLOSgeUZsoq3mlfqjYsUNklzDADpkvj_r6Zg9bzw1AHCM9OetyU
(ბოლო ნახვა: 20. 06.2019)

შემთხვევის ყველა მძლოელი ექვემდებარება სამედიცინო ექსპერტიზას ნასვამობის მდგომარეობის დასადგენად.²³

2.2. საგამოძიებო ვერსიების აგება და გამოძიების დაგეგმვა

საგამოძიებო და ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებათა სწორი, თანმიმდევრული გატარებით თუ მიღებულ იქნება ისეთი მონაცემები, რომლებიც კონკრეტული პირის მიერ ჩადენილი დანაშაულის შემადგენლობის ნიშნებზე მიუთითებენ, დაუყოვნებლივ უნდა აღიძვრას სისხლისსამართლებრივი დევნა, მოხდეს დასაბუთებული ვერსიების აგება და შედეგს გაშლილი საგამოძიებო გეგმა, რომელშიც შექმნილი კონკრეტული სიტუაციისა და პირველადი მონაცემების გათვალისწინებით, საჭიროა განისაზღვროს გამოძიებით დასადგენი საკითხებისა და გარემოებების წრე, ჩასატარებელი საგამოძიებო მოქმედებებისა და ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებების ოპტიმალურად სწორად შერჩეული თანმიმდევრობით, მათი შესრულების დროსა და შემსრულებელზე მითითებით.

სატრანსპორტო დანაშაულთა საქმეების გამოძიების ამ პირველდაწყებით ეტაპზე მიღებული პირველადი მონაცემებისა და კონკრეტული სახეობის სატრანსპორტო დანაშაულის თავისებურებათა გათვალისწინების საფუძველზე შეიძლება წამოყენებულ იქნეს სხვადასხვა სახის ზოგადი ვერსია. კერძოდ, ავტოსაგზაო შემთხვევებთან დაკავშირებით შეიძლება წამოყენებულ იქნეს შემდეგი ძირითადი სახის ვერსიები:

1. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა გამოწვეული ხომ არ იყო მძლოლის მიერ მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დანაშაულებრივი დარღვევით;
2. ავტოსაგზაო შემთხვევა ხომ არ იყო გამოწვეული დაზარალებულის მიერ ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობის წესების დარღვევით;
3. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა ხომ არ მოხდა იმის გამო, რომ ტექნიკურად არ იყო გამართული საექსპლუატაციოდ გაშვებული სატრანსპორტო საშუალება;

²³ https://studopedia.su/18_3993_metodika-rassledovaniya-dorozhno-transportnih-prestupleniy.html

(ბოლო ნახვა: 28. 06. 2012)

4. ხომ არ ჰქონდა ადგილი სატრანსპორტო საშუალების გამოყენებით განზრახ მკვლელობის ჩადენას ან ასეთის მცდელობას;
5. საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევა ხომ არაა ინსცენირებული სხვა უფრო მძიმე დანაშაულის კვალის დასაფარავად;
6. ადგილი ხომ არ ჰქონდა უბედურ შემთხვევას;
7. კონკრეტულ შემთხვევაში შეეძლო თუ არა მძღოლს თავიდან აეცილებინა მოსალოდნელი საფრთხე და სხვა.²⁴

ამ ზოგადი ვერსიების გარდა გამოძიების განვითარების ცალკეული ეტაპების მიხედვით შეიძლება წამოყენებულ იქნეს აგრეთვე კერძო ვერსიები დანაშაულის შემადგენლობის ცალკეული ელემენტების ახსნის შესახებ, აგრეთვე დეტალური ვერსიები საქმეზე მნიშვნელობის მქონე სხვა ცალკეული გარემოებების ახსნის შესახებ.

სატრანსპორტო დანაშაულთა სხვა ცალკეული სახის მართლსაწინააღმდეგო დანაშაულებრივი ფაქტების გამოძიების დროს შეიძლება წამოყენებულ იქნეს ანალოგიური სახის საგამოძიებო ვერსიების მთელი ციკლი დევნის მწარმოებელი პირის, ბრალდებულისა და დაზარალებულის ან მათი ინტერესების დამცველთა და სხვა პირთა მიერ. ცხადია, ყველა წამოყენებული ვერსია სრულყოფილად უნდა იქნეს შესწავლილი და გამოკვლეული. წინააღმდეგ შემთხვევაში ვერ შევძლებთ გამოსადიებელი შემთხვევის სრულ, ყოველმხრივ გამოკვლევას, მის მიერ სრულ გახსნასა და საქმეზე ჭეშმარიტების დადგენას.

საგამოძიებო ვერსიების აგების, დასადგენი საკითხების წრის განაზღვრისა და გაშლილი საგამოძიებო გეგმის შედგენის შემდეგ მტკიცებულების აღმოჩენის, შეკრებისა და ფიქსაციის თავისებურებათა გათვალისწინებით გამომძიებელმა უნდა შექმნას და შეიმუშაოს საქმეზე საჭირო ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებების, საგამოძიებო და სხვა პროცესუალური მოქმედებების ჩატარების ტაქტიკა და ამით შექმნას დანაშაულის გახსნის წარმოსახვითი მოდელი და დაიწყოს მისი პრაქტიკული განხორციელება.

საგამოძიებო გეგმაში, უპირველეს ყოვლისა, გათვალისწინებულ უნდა იქნეს საგამოძიებო ვერსიები და მათი შემოწმების გზები, რადგან თავისთავად გამოსადიებელ საქმეზე წამოყენებული ვერსიები არის გამოძიების დაგეგმვის

²⁴ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 408

საფუძველი. საგამოძიებო გეგმა სასურველია შედგეს კრიმინალისტიკურ ტაქტიკაში შემუშავებული ფორმით და მასში, საგამოძიებო ვერსიების გარდა, გათვალისწინებულ იქნეს საგამოძიებო ვერსიების შემოწმებისათვის საჭირო დასადგენი გარემოებები და საკითხები, ამ გარემოებებისა და საკითხების დასადგენად საქმეზე ჩასატარებელი საგამოძიებო მოქმედებები და ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებები, მათი ჩატარების დრო და თანმიმდევრობა, ამ მოქმედებათა ჩამტარებელი პირი, ანუ მითითება იმაზე, თუ ვის დაევალა მისი ჩატარება. საჭიროა მიეთითოს აგრეთვე იმაზე, თუ რამ გამოიწვია მართლსაწინააღმდეგო დანაშაულებრივი ქმედება და რა ღონისძიება უნდა იქნეს მიღებული მომავალში მსგავსი დარღვევების თავიდან ასაცილებლად.²⁵

გამოძიებით დასადგენი ზემოაღნიშნული გარემოებების წრე, ცხადია ამომწურავი არ არის და თითოეულ კონკრეტულ შემთხვევაში იგი შეიძლება კიდევ უფრო გაფართოვდეს ან შემცირდეს.

საგამოძიებო ვერსიების აგების, დასადგენი საკითხების წრის განსაზღვრისა და გაშლილი საგამოძიებო გეგმის შედგენის შემდეგ მტკიცებულებათა აღმოჩენის, მათი შეკრების, ფიქსაციის თავისებურებათა გათვალისწინებით გამომძიებელი ქმნის და იმუშავებს საქმეზე საჭირო ოპერატიულ სამძებრო ღონისძიებების, საგამოძიებო და სხვა პროცესუალური მოქმედებების ჩატარების ტაქტიკას და ამით ქმნის დანაშაულის გახსნის წარმოსახვით მოდელს და იწყებს მის პრაქტიკულ განხორციელებას.²⁶

2.3 სატრანსპორტო დანაშაულზე სისხლისსამართლებრივი დევნის აღძვრის თავისებურებანი

მთელი რიგი სატრანსპორტო დანაშაულის ფაქტებზე მიღებული ცნობები, რაოდენ დამაჯერებელიც არ უნდა იყოს, წინასწარი შემოწმების ჩატარების გარეშე არ შეიძლება საფუძვლად დაედოს სისხლის სამართლის დევნის აღძვრას. საჭიროს მისი სრული, ყოველმხრივი გამოკვლევა და მისი შეჯერება კონკრეტული დანაშაულის იურიდიულ შემადგენლობასთან, რადგან

²⁵ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 409

²⁶ კრიმინალისტიკა, ტ. 2, თბ., 1995, გვ. 347

მხოლოდ იმის დადგენა, რომ მოცემული სახის მართლსაწინააღმდეგო ქმედებას ნამდვილად ჰქონდა ადგილი, საკმარისი არ არის.

სატრანსპორტო დანაშაულის შესახებ მიღებული ცნობები შეიძლება გახდეს მხოლოდ გამოძიების დაწყების საფუძველი, რომლის წარმოებით მოპოვებული მტკიცებულებები, თავის მხრივ შეიძლება საფუძველად დაედოს სისხლისსამართლებრივი დევნის დაწყებას.

ხშირ შემთხვევაში სატრანსპორტო დანაშაულთა შემადგენლობისათვის არ არის საკმარისი ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესების დარღვევის დადგენა. საჭიროა ასევე გამოკვლევულ და დაგენილ იქნეს ის, თუ როგორი სიმძიმის დაზიანებები ან ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა მოჰყვა ამ დანაშაულს.²⁷

სატრანსპორტო დანაშაულის ფაქტებზე მიღებული ცნობის საფუძველზე დაუყოვნებლივ უნდა მოხდეს გამოძიების დაწყება და მათი სრული, ყოველმხრივი შემოწმება.

მიღებული ცნობების (ინფორმაციის) შემოწმების მიზანია არა მარტო მასში მითითებული ფაქტების დადგენა, არამედ იმის დადგენაც, მასში მითითებული მონაცემები შეესაბამება თუ არა რეალობას და იგი შეიცავს თუ არა სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებული სატრანსპორტო დანაშაულის რომელიმე კონკრეტული დანაშაულებრივი ქმედების ნიშნებს და ამით გაირკვეს საჭიროა თუ არა, მოცემულ მართლსაწინააღმდეგო დანაშაულებრივ ფაქტზე სისხლისსამართლებრივი დევნის აღძვრა.

გამოძიების დაწყებისა და სისხლისსამართლებრივი საქმის აღძვრისათვის საჭიროა გაირკვეს და აიხსნას დაზიანების ხასიათი, შეიცავს თუ არა იგი დანაშაულის ნიშნებს და დადგინდეს დაზარალებულისა და ქმედების ჩამდენი პირის ვინაობა, ჰქონდა თუ არა მას მართვის უფლება ან სატრანსპორტო საშუალებას ხომ არ მართავდა ნასვამ მდგომარეობაში, დარღვეული იქნა თუ არა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების წესები და რა სახის სხეულის დაზიანება მიადგა დაზარალებულს, ან ხომ არ მოჰყვა მას ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა და სხვ.

მიღებული ინფორმაციის თავისებურებების გათვალისწინებით მისი შემოწმება უნდა მოხდეს შემთხვევის ადგილის დათვალიერებითა და ჩხრეკის მოულოდნელი ჩატარებით, დაზარალებულისა და თვითმხილველი

²⁷ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ.405

პირების დაკითხვით, ავტოტექნიკური და სხვა ექსპერტიზების დანიშნითა და ჩატარებით, ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებების ჩატარებით და სხვა.

თუ მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დანაშაულებრივი დარღვევების ჩამდენმა პირმა მოასწრო და სატრანსპორტო საშუალებასთან ერთად შემთხვევის ადგილიდან მიიმალა, მაშინ მათი ადგილსამყოფელის დაძებნის დადგენისა და დაკავების მიზნით საჭიროა მოხდეს მათი „ცხელ კვალზე“ მიდევნება.²⁸

თავი III. საგამოძიებო მოქმედების ჩატარების ტაქტიკა

3.1 შემთხვევის ადგილის, გვამისა და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება

სატრანსპორტო დანაშაულის ერთ-ერთი პირველდაწყებითი გადაუდებელი საგამოძიებო მოქმედება არის შემთხვევის ადგილის დათვალიერება, რომელსაც თან სდევს გვამისა და სატრანსპორტო საშუალებათა დათვალიერება.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერება გულისხმობს იმ ადგილისა და მდებარეობის დათვალიერებას, სადაც აღმოჩენილი იქნა დანაშაულის ნიშნები, დანაშაულის ხელყოფის საგნები და ობიექტები. მისი როლი და მნიშვნელობა სისხლის სამართლის საქმეში გამოიხატება ტექნიკური საშუალებების გამოყენების საფუძველზე პიროვნების, ადგილისა და საგნების იდენტიფიკაციის შესაძლებლობაში.

დათვალიერების პროცესი შეიძლება დაიყოს ორ ეტაპად:

1. მონაცემების შეგროვების ეტაპი - ყველაზე მნიშვნელოვანია. ამ დროს ხდება საგნობრივი მასალებისა და მონაცემების მოპოვება, ყოველგვარი დამუშავებისა და კრიტიკული შეფასების გარეშე;
2. მონაცემების გადამოწმების ეტაპი - აქ ხდება ამ ნიშნების, მასალებისა და მონაცემების შემოწმება ლაბორატორიული გამოკვლევებისა და მეთოდოლოგიის გამოყენების გზით. საქმისათვის არსებითი გარემოებების

²⁸ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 407

დადგენის შემდეგ კი შესაბამისი საგამომიებო ორგანოებისათვის შესაძლებელი ხდება დანაშაულებრივი ქმედების ზუსტი სურათის აღდგენა.²⁹

იმ ადგილისა და მდებარეობის დათვალიერება, სადაც აღმოჩენილი იქნა დანაშაულის ნიშნები, დანაშაულის ხელყოფის საგნები და ობიექტები. მისი ჩატარების მთავარი მიზანია:

1. დანაშაულის კვალის (ხელის თითებისა და ფეხის კვალის, გატეხვის იარაღების, სატრანსპორტო საშუალებათა, სისხლის) და სხვა მტკიცებულებების აღმოჩენა;
2. შემთხვევის საერთო გარემოებების ახსნა;
3. საქმეზე მნიშვნელობის მქონე სხვა გარემოებების გამორკვევა;
4. შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი კვალის აღწერა - დათვალიერების ოქმში იმავე სახითა და თანმიმდევრობით, რა სახითა და თანმიმდევრობითაც მოხდა მათი აღმოჩენა-გამოვლინება და დათვალიერება;
5. დათვალიერების დროს აღმოჩენილი და ამოღებული ყველა ნივთმტკიცების ფიქსაცია კრიმინალისტიკაში შემუშავებული ხერხებითა და საშუალებებით;
6. დათვალიერების პროცესში აღმოჩენილი და ამოღებული საგნებისა და დოკუმენტების დაცვა და შენახვა მტკიცებულებათა სახით;
7. დათვალიერების პროცესში მოპოვებული მონაცემების საფუძველზე საგამომიებო ვერსიების აგება და გამოძიების დაგეგმვა;
8. შემთხვევის ადგილის დათვალიერებით მოპოვებული მონაცემების საფუძველზე შეიძლება ვიმსჯელოთ აგრეთვე გამოსადიებელი შემთხვევის შემსწრე პირებზე, კერძოდ, იმაზე, თუ ვის შეეძლო დაენახა ან გაეგონა მომხდარი შემთხვევის შესახებ, რა სახის კვალი შეიძლება დარჩენილიყო ბრალდებულზე ან დანაშაულის ჩადენაში მონაწილე სხვა პირებზე, მათ ტანსაცმელზე, სხეულზე ან მათ მიერ დანაშაულებრივი მიზნის მისაღწევად გამოყენებული დანაშაულის ჩადენის იარაღებზე, სატრანსპორტო საშუალებებზე და სხვა.³⁰

²⁹ გოგნიაშვილი, ნ. კრიმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 44

³⁰ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 414

შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი ყველა ნაკვალევი უნიკალური, განუმეორებელი და განსაკუთრებული მახასიათებლების მატარებელია. ამდენად მათი შესწავლის პროცესი გარკვეულ სირთულეებთან არის დაკავშირებული.

დათვალიერების ორი ძირითადი კონცეფცია არსებობს: შემთხვევის ადგილი დაცული, შემოხაზული და გაკონტროლებული უნდა იყოს პირველივე წამებიდან და უნდა გვახსოვდეს, რომ შემთხვევის ადგილთან პირველი შეხება ხშირად გადამწყვეტია. ასევე აღსანიშნავია, რომ ოპერატიულ ჯგუფს ორი სახის აქტივობა აქვს განსახორციელებელი - პასიური და აქტიური.

დამაკმაყოფილებელი შედეგების მისაღებად აუცილებელია:

1. მკაცრად ორგანიზებული და ეტაპობრივად გაწერილი ქმედება შემთხვევის ადგილის დათვალიერების პროცესში. უბრალო ცნობისმოყვარეების, უპასუხისმგებლო მუშაკების ან არასაკმარისი აღჭურვილობის პირობებში ადგილი შესაძლებელია გამოძიებისათვის მნიშვნელოვანი ინფორმაციის წაშლა და დაკარგვა. კარგად და ფრთხილად დაგეგმილი პირველი ჩარევა, შემთხვევის ადგილიდან მნიშვნელოვანი ინფორმაციის მოპოვების საშუალებას იძლევა. ეს პროცესი კონტროლდება რომელიმე ექსპერტის მიერ, რომელიც შემთხვევის ადგილზე შემსვლელთა გადაადგილებას აკონტროლებს.

2. დაცული უნდა იყოს ე.წ. „დანაშაულის ადგილის ეპიცენტრი“ ანუ შემთხვევის ადგილის ცენტრი, სადაც დანაშაული მოხდა, ან აღმოჩენილია ადამიანის გვამი ან რაიმე კონკრეტული მტკიცებულება. ამ ადგილას შეიძლება იმუშაონ ექსპერტებმა და საგამოძიებო ორგანოს წარმომადგენლებმა.³¹

შემთხვევის ადგილის დათვალიერება და მისი კვლევა სპეციალურად საამისოდ უფლებამოსილი პირების მიერ ხორციელდება. ამ პერონალისაგან შემდგარი ჯგუფი ახდენს დათვალიერებას, აღწერას, ფოტოგადაღების საშუალებით დაფიქსირებას, კვალის აღმოჩენასა და მათ პირველად გამოკვლევას.³²

შემთხვევის ადგილის დათვალიერება მიუხედავად მისი სპეციფიკურობისა, მზარდი სტანდარტებისა და ა.შ. ყველა დეტალი ადამიანის მიერ

³¹ გოგნიაშვილი, ნ. კრმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 49-50

³² იქვე, 51

კონტროლდება და არა მანქანა-დანადგარების მიერ, რომელთა გამოყენება სხვადასხვა დისციპლინებში საკმაოდ გავრცელებულია.³³

მუშაობის ყველაზე სრულყოფილი და მკაცრად ორგანიზებული მოდელი ესაა ამერიკული მოდელი. დათვალიერებაში მონაწილე ჯგუფი დაკომპლექტებულია ექსპერტებისაგან, რომელთაც აქვთ განუწყვეტელი აუდიო-ვიდეო კავშირი შემთხვევის ადგილის შიგნით და გარეთ მომუშავე საგამომძიებო პერსონალთან.

მსაგავსი ჯაჭვი, რომელიც ინფორმაციის გავლისა და მოპოვების მარტივ სქემას ეფუძვნება, ოპერაციის განვითარების, გაშლისა და მისი წარმატებით დასრულების მეტ შესაძლებლობას იძლევა. ამ კუთხით ამერიკის შეერთებული შტატების გამოცდილება საშუალებას იძლევა ეს მოდელი განხილული იქნეს როგორც სხვადასხვა სირთულისა და სიტუაციის დანაშაულის გამოძიების ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი ინსტრუმენტი, არა მარტო ოპერატიული, არამედ ტექნიკური თვალსაზრისითაც.³⁴

შემთხვევის ადგილის დათვალიერება ამ სატრანსპორტო დანაშაულზე პირველდაწყებითი გადაუდებელი საგამომძიებო მოქმედებაა, რომლის დროულად, სწორად და მაღალხარისხოვნად ჩატარებაზე ბევრად არის დამოკიდებული მტკიცებულებათა შეკრება, საქმის გამოძიებათა შემდგომი სწრაფი, სრული, ყოველმხრივი გამოკვლევა და მასზე ობიექტური ჭეშმარიტების დადგენა.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების შედეგების ფიქსაციის ერთ-ერთი მთავარი საშუალებაა შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ოქმი, რომელიც პირობითად შეიძლება დაიყოს სამ ნაწილად: შესავალი, აღწერილობითი და დასკვნითი, ანუ სარეზოლუციო ნაწილებად. ოქმს თან ერთვის სქემები, გეგმები, ფოტო, კინო და ვიდეომასალა.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების ერთ-ერთი განუყოფელი ნაწილია საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი ადამიანის გვამისა და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება.

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს სათანადო ყურადღება ექცევა გვამის დათვალიერებას. მნიშვნელოვანია მისი აღმოჩენის ადგილი სავალ საგზაო ნაწილთან მიმართებაში, მისი პოზა, შეჯახების შედეგად მის

³³ გოგნიაშვილი, ნ. კრმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 51

³⁴ იქვე, 52

სხეულზე და ტანსაცმელზე აღბეჭდილი კვალი, მიყენებული დაზიანების სახესხვაობა და მათი აღმოცენების მექანიზმი, მათი ურთიერთგანლაგება, გვამის ტანსაცმლის ჯიბეებში არსებული საგნები, მისი პიროვნების დამადასტურებელი საბუთები, პიროვნებისათვის დამახასიათებელი მყარი ინდივიდუალური ნიშნები - ყველაფერი ეს დათვალიერების ოქმში აღწერილი უნდა იყოს მთელი სიზუსტით. აგრეთვე, საჭიროა ფოტოგადაღება კრიმინალისტიკურ ფოტოგრაფიაში შემუშავებული ხერხებითა და მეთოდებით.³⁵

შემთხვევის ადგილის დათვალიერების დროს განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერებას. მისი ჩატარება ხდება სპეციალისტ-ტრასოლოგის, ავტოტექნიკოსის, სხვა დარგის სპეციალისტებისა და სხვა პირთა მონაწილეობით. ამ დროს განსაკუთრებული ყურადღება ექცევა მის ტექნიკურ გამართულობას, შეჯახების შედეგად მასზე დარჩენილ კვლებსა და მიყენებულ დაზიანებებს (ხომ არ აქვს მომძვრალი ან დაზიანებული საჭის მართვისა და სამუხრუჭე სისტემა, მაშუქებელი ფარები და მისი ნათურები, მანქანის დაზიანების ადგილზე ხომ არ არის დატოვებული დაზარალებულის ტანსაცმლის მიკრონაწილები ან თმის ღერი, სისხლის ან თავის ტვინის, ან სხეულის სხვა ნაწილები და სხვა. მასზე არსებულ ტვირთის სახეობას და რაოდენობას, მანქანის სალონის მდგომარეობას, მანქანის საჭისა და სამუხრუჭე სისტემის გამართულობას, მანქანის საჭეს, სიჩქარეების გადამრთველ ბერკეტებს, კარების სახელურს და სხვა საგნებს. ამ დროს გამოყენებული უნდა იქნეს უახლესი სამეცნიერო-ტექნიკური საშუალებები და სტერეო-ფოტოგადაღებებისათვის საჭირო სპეციალური სტერეოსკოპიული დანადგარები და სხვა.

თუმცა საგამომიებო პრაქტიკაში გვხვდება სატრანსპორტო საშუალებათა სხვადასხვა სახის კვალი, რომელთა წარმოქმნის მექანიზმი სხვადასხვაა.

გარკვეულ შემთხვევაში ესაა მატერიალურ-ტექნიკური კვალი, რომელთა რიცხვს მიეკუთვნება საბურავების კვალი, სატრანსპორტო საშუალებათა სხვადასხვა სახის, ასევე საგანსა და ადამიანზე გადავლის კვალი. ცალკეულ შემთხვევაში კვალს ტოვებს სხავდასხვა სახის სითხეებიც (მანქანის ზეთი, საღებავი, სისხლი და ა. შ.), რომელიც არანაკლებ მნიშვნელოვანია სისხლის სამართლის საქმეზე ჭეშმარიტების დასადგენად.

³⁵ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 418

სატრანსპორტო საშუალებათა კვალისა და მისი წარმოშობის მექანიზმის შესწავლის საფუძველზე შეიძლება დადგინდეს დანაშაულებრივი შემთხვევის კონკრეტული გარემოება. სატრანსპორტო საშუალების სახეობა და მისი გადაადგილების მიმართულება, სიჩქარე, სატრანსპორტო საშუალებათა ურთირთგადაადგილება საგზაო შემთხვევის დროს - მათი დაჯახების ადგილი და ა. შ.

უნდა განისაზღვროს სატრანსპორტო საშუალების ჯგუფური კუთვნილება, ანუ არის თუ არა სამგზავრო, საბაგირო, მსუბუქი თუ სპეციალური დანიშნულების მანქანა, საქარო ნიშნები, უნდა დადგინდეს ინდივიდუალური ნიშნები, რაც საშუალებას გვაძლევს დავადგინოთ კონკრეტული სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც უშუალოდ არის დაკავშირებული საგზაო თუ სხვა დანაშაულებრივ შემთხვევასთან (საბურავების დეფექტები, რომლებიც წარმოიშვა ექსპლუატაციის შედეგად, მათი ადგილმდებარეობა და ზომები, საბურავის გაჭრის კვალი და ა. შ.).³⁶

შემთხვევის ადგილზე საბურავების კვალის აღმოჩენის შემდეგ, მომდევნო ნაბიჯი იდენტიფიცირებისთვის საჭირო ელემენტების მოპოვებაა.

ბრალდებულის არარსებობის შემთხვევაში, პირველი შედარებები ხორციელდება გამორიცხვის მიზნით, რადგან შესაძლოა კვალი დატოვილი იყოს იმ ავტომობილის მიერ, რომელიც წესისამებრ გადაადგილდებოდა აღნიშნულ ზონაში, მაგალითად, სამაშველო სამსახური, სასწრაფო დახმარება. ეს გადამოწმება უშუალოდ შემთხვევის ადგილზე ყოფნის ეტაპზე ხორციელდება, განსაკუთრებით, მაშინ, როდესაც ერთდროულად ბევრი კვალია დარჩენილი. გამორიცხვის მეთოდით ხორციელდება, ხდება შემთხვევის ადგილზე დარჩენილი კვალის გამოკვლევა, კერძოდ, ფოტოგადაღება და მათი შეფასება ნაკვალევთან. თუ აშკარა განსხვავება აღმჩნდა, ამ შემთხვევაში დგება შესაბამისი დასკვნა, სადაც მიეთითება აღნიშნულ გარემოებებზე, ხოლო იმ შემთხვევაში თუ იდენტური აღმოჩნდება, ტარდება ექსპერიმენტი.³⁷

ექსპერიზისთვის ერთ-ერთი მნიშვნელოვანი დამხმარე საშუალებაა იდენტიფიკაციის პროცესში საბურავის ფოტოსა ან კვალზე განსაკუთრებული ნიშნების აღმოჩენის შესაძლებლობა.

არსებობს სხვადასხვა მეთოდი:

³⁶ გოგნიაშვილი, ნ. კრიმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 152-153

³⁷ იქვე, 158

1. მარკირება გულისხმობს შავი მელნით შეღებილ ზედაპირზე საბურავის გადატარებას, შემდეგ კი საბურავს გადაატარებენ თეთრ ქაღალდზე, რომელზედაც გადაიტანება ნაკვალევი;
2. ვაზელინი გულისხმობს საბურავის დაფარვას გარკვეული რაოდენობის ვაზელინით და შემდეგ მარკირების მეთოდის განხორციელებას; კვალის გამოსაკვეთად გამოიყენება მაგნიტური დაქტილოსკოპიური ფხვნილი, რათა უფრო ადვილად მოხდეს ფხვნილის ნაწილაკების მოშორება.
3. წებოვანი ქაღალდის გამოყენება: ზოგიერთ შემთხვევაში საკმარისია საბურავის თეთრ წებოვან ქაღალდზე გადატანა. ასეთ შემთხვევაში, საბურავი ტოვებს თვით მასზე არსებული ჭუჭყის კვალს, რასაკვირველია, ეს მეთოდი, წინა ორ მეთოდთან შედარებით, არასრულყოფილად უზრუნველყოფს დეტალური ინფორმაციის მოწოდებას.

ნებისმიერი მეთოდის გამოყენების შემთხვევაში, მნიშვნელოვანია „ექსპერიმენტული“ საბურავის ინდივიდუალური ნიშნებისა და მოძრაობის მიმართულების დადგენა.³⁸

ყოველივე ეს დეტალურად უნდა იქნას აღწერილი შემთხვევის ადგილის, გვამისა და სატრანსპორტო საშუალებათა დათვალიერების ოქმში, სადაც ნათლად უნდა იქნას წარმოდგენილი შემთხვევის ადგილი.

3.2. დაკითხვა

სისხლის სამართლებრივი პასუხისმგებლობა შეიძლება დადგეს მხოლოდ მაშინ, როცა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის წესების დარღვევას მოჰყვა ადამიანის ჯანმრთელობისათვის ნაკლებად მძიმე ან მძიმე დაზიანება. ამიტომ ამ კატეგორიის საქმეებზე შემთხვევის ადგილისა და სატრანსპორტო საშუალებათა დათვალიერების ჩატარების შემდეგ ან მის პარალელურად აუცილებელია ჩატარდეს სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის ან მემანქანის და სატრანსპორტო საშუალების ექსპლუატაციაში გამწვები პირის - ტექნიკოსის შემოწმება. შემოწმების მიზანია ადამიანის სხეულზე გამოსამიებელი საქმისათვის მნიშვნელობის

³⁸ გოგნიაშვილი, ნ. კრიმინალისტიკა, თბ., 2012, გვ. 158

მქონე რაიმე ნიშნის ან თავისებურების ექსპერტიზის ჩატარების გარეშე აღმოჩენა და დადგენა, აგრეთვე ინსტრუმენტული კვლევის მეთოდებით გამოვლენილ იქნეს ადამიანის სხეულში ალკოჰოლური, ნარკოტიკული, ტოქსიკური სიმთვრალის ან სხვა ფიზიოლოგიური მდგომარეობა ექსპერტიზის ჩატარების გარეშე.³⁹

გამომძიებლისა ან პროკურორის მიერ გამოტანილი დადგენილება უნდა გაცნობოდა შესამოწმებელ პირს და მათთვის განემარტათ მათი უფლებები და მოვალეობები. იმ შემთხვევაში, თუ შემოწმება არ იყო დაკავშირებული შესამოწმებელი პირის გაშიშვლებასთან ან ადამიანის სხეულზე ძალადობის კვალის გამოვლენასთან, ასეთ შემოწმებას ატარებდა თვითონ გამომძიებელი ან პროკურორი, საჭიროების შემთხვევაში სპეციალისტის თანდასწრებით. ხოლო თუ საჭირო იყო ადამიანის სხეულის გაშიშვლება ან მის სხეულზე ძალადობის კვალის გამოვლენა, ასეთ მოქმედებას გამომძიებლის ან პროკურორის დადგენილებით ატარებდა ექიმი.

რაც შეეხება დაკითხვას, იგი მეტად რთული და შრომატევადი საგამომძიებლო მოქმედებაა. იმისათვის რომ დაკითხვის შედეგები იყოს ეფექტური, დამკითხავი (გამომძიებელი ან პროკურორი) სათანადოდ უნდა იყოს მომზადებული.

საქმეზე დასაკითხ პირთა განსაზღვრის შემდეგ გამომძიებელმა საჭიროა გაითვალისწინოს ისეთი მნიშვნელოვანი მოსამზადებელი ღონისძიებები, როგორცაა:

1. დაკითხვის ადგილისა და საგნის განსაზღვრა;
2. დასაკითხ პირთა გამოძიების ხერხების შერჩევა;
3. საქმეზე არსებული მონაცემებით დასაკითხ პირთა დაკითხვის თანმიმდევრობის დადგენა;
4. საქმეში არსებული მონაცემების გულდასმით შესწავლა და დაკითხვისათვის ამ მასალების მომარჯვება;
5. საქმეში არსებული მონაცემებით დასაკითხი პირის ფსიქოლოგიური თავისებურებების შესწავლა;

³⁹ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 419

6. შეისწავლოს დასაკითხი პირის დამოკიდებულება გამოსადიებელ ფაქტთან და მასში ჩაბმულ პირებთან;

7. შეარჩიოს დაკითხვაში მონაწილეობის მისაღებად კანონით გათვალისწინებული პირები (დამცველი, პედაგოგი, ფსიქოლოგი, სპეციალისტი და სხვ.);

8. შეარჩიოს და მოიმარჯვოს დაკითხვის პროცესში გამოსაყენებელი საჭირო სამეცნიერო-ტექნიკური საშუალებები (ხმის ჩამწერი აპარატურა და სხვ.);

9. ჩამოაყალიბოს საკითხების ის წრე და თანმიმდევრობა, რომელზეც დასაკითხი პირისგან უნდა იქნეს მიღებული ჩვენება და სხვ.⁴⁰

აღნიშნული მოსამზადებელი ღონისძიებების შემდეგ უნდა შედგეს დაკითხვის გეგმა, რომელიც მოიცავს შემდეგს: დაკითხვის საგანი, საკითხების წრე და თანმიმდევრობა. ასევე, მითითებული უნდა იყოს საქმის ის ფურცლები, რომლებიც შეიძლება გამოყენებული იქნას ცრუ ჩვენების სამხელად.

საქმეზე მოწმის სახით დასაკითხად შერჩეული პირების დაკითხვის დროს საჭიროა განისაზღვროს მათი დაკითხვის თანმიმდევრობა. მათგან პირველ რიგში უნდა დაიკითხოს ის პირი, რომლისგანაც მოსალოდნელია სწორი, ობიექტური ჩვენების მოცემა.

დაკითხვა, როგორც სხვა სახის დანაშაულთა გამოძიება, სატრანსპორტო შემთხვევების დროსაც პირველადი საგამოძიებო მოქმედებაა. პირველ რიგში უნდა დაიკითხოს ტრანსპორტის მძღოლი ან დაზარალებული, შემდეგ შემთხვევის შემსწრე და სხვა პირები.

პირველ რიგში მოწმის სახით ან ექვმიტანილის სახით შეიძლება დაიკითხოს ის, ვისაც ევალება ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესების დაცვა. დაკითხვის დროს ყურადღება უნდა გამახვილდეს ისეთ გარემოებებზე, როგორიცაა:

1. იყო, თუ არა ტექნიკურად გამართული მის მართვის ქვეშე მყოფი სატრანსპორტო საშუალება;

2. თუ მისი სატრანსპორტო საშუალება იყო გაუმართავი, რაში გამოიხატებოდა იგი და მის გამოსასწორებლად მიიღო თუ არა რაიმე ზომები;

⁴⁰ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 421

3. როდის მოახდინა მისი შეკეთება;
4. რა სისწრაფით მიჰყავდა მას სატრანსპორტო საშუალება;
5. როგორი იყო მისი მხედველობის არე;
6. სად, როდის, რა მომენტში და რა მანძილზე შეამჩნია მოსალოდნელი საფრთხე;
7. მიიღო თუ არა რაიმე ღონისძიება მოსალოდნელი საფრთხის თავიდან ასაცილებლად;
8. როგორი იყო ამინდი და საგზაო სავალი ნაწილი;
9. იყო თუ არა გზაზე გაკეთებული მოძრაობის აღმკვეთი, შემზღუდავი ან ამკრძალავი ნიშნები;
10. შეამჩნია თუ არა მან გზაზე არსებული მოძრაობის მიმართულების ამკრძალავი ნიშნები;
11. რატომ ვერ შეამჩნია ამკრძალავი ნიშნები;
12. როგორი იყო მისი და იქ შემსწრე პირთა რეაქცია ფეხით მოსიარულეზე ან გარკვეულ წინააღმდეგობაზე შეჯახებისას და მას შემდეგ;
13. საგზაო შემთხვევის მომენტში ტრანსპორტის მართვის დროს მასთან ერთად კიდევ ვინ იმყოფებოდა და რა გააკეთა მან შეჯახების მომენტში და მის შემდეგ ;
14. ხომ არ კამათობდა იგი თავის თანამგზავრთან რაიმე პრობლემაზე;
15. დაზარებულს აღმოუჩინა თუ არა პირველადი სამედიცინო დახმარება თუ შემინებული მიიმალა შემთხვევის ადგილიდან;
16. შეჯახების შემდეგ სატრანსპორტო საშუალება თავისით გაჩერდა თუ თვითონ მან გააჩერა;
17. შეჯახებიდან კიდევ რა მანძილი გაიარა;
18. შეჯახებამდე მოასწრო თუ არა დამუხრუჭება ან გზის მიმართულების შეცვლა;
19. მისი აზრით, რამ გამოიწვია მოცემული შემთხვევა და რამ განაპირობა იგი;

20. რა ვერსიებს აყენებს იგი თავის მართლებების მიზნით და სხვ.⁴¹

მოწმის სახით დასაკითხ პირებს ჰყოფენ ხუთ ჯგუფად:

პირველ ჯგუფს მიეკუთვნებიან ტრანსპორტში მსხდომი მგზავრები;

მეორე ჯგუფს - პირები, რომლებიც დაზარალებულთან ერთად იმყოფებოდნენ;

მესამე ჯგუფს - პირები, რომლებიც შემთხვევით აღმოჩნდნენ იქ საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევის მომენტში;

მეოთხე ჯგუფს - ტრანსპორტის საექსპლუატაციოდ გამართულად გაშვებაზე პასუხისმგებელი პირები;

მეხუთე ჯგუფს - მედიცინის დარგის ის მუსაკები, რომლებიც დაზარალებულს მკურნალობდნენ.⁴²

დაუყოვნებლივ უნდა მოხდეს დაზარალებულის დაკითხვა, თუ ამის საშუალებას იძლევა მისი ჯანმრთელობის მდგომარეობა. მისგან უნდა იქნას მიღებული ამომწურავი პასუხი შემდეგ კითხვებზე:

1. სად და რა გარემოებაში იმყოფებოდა იგი სატრანსპორტო შემთხვევის დროს;
2. მოძრაობდა თუ იდგა, საით მიემართებოდა და რა სიჩქარით;
3. ხომ არ ცდილობდა ტრანსპორტის გადასწრებას;
4. როდის შეამჩნია მისკენ მომავალი ტრანსპორტი და მისკენ რა სისწრაფით მიემართებოდა იგი;
5. შეჯახების თავიდან ასაცილებლად რა მოიმოქმედა თვითონ მან და ტრანსპორტის მძღოლმა?
6. ხომ არ იცის რა მარკისა და სახეობის ტრანსპორტი იყო;
7. ხომ არ შეუმჩნევია მისი ფერი და სახელმწიფო ნომრები;
8. ვინ იჯდა საჭესთან და როგორი იყო მისი ჩაცმულობა;

⁴¹ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 422

⁴² იქვე, 423

9. მძღოლის გვერდით იჯდა თუ არა სხვა ვინმე და მათთან ხომ არ იყო საუბარში გართული;
10. მძღოლმა შეამჩნია თუ არა იგი და თუ შეამჩნია, როდის, რა მანძილზე;
11. შეჯახების თავიდან აცილების მიზნით თვითონ მან ან მძღოლმა ხომ არ მიიღო რაიმე ზომები და სხვ.⁴³

3.3. სამედიცინო, ავტოტექნიკური და კრიმინალისტიკური ექსპერტიზა

სამედიცინო ექსპერტიზის ჩატარება აუცილებელია ყოველთვის, როცა ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის წესების დარღვევას მოჰყვა დაზარალებულის ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ან მძიმე ხარისხის დაზიანება, ან ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა.

თუ სატრანსპორტო შემთხვევას მოჰყვა ერთი ან რამდენიმე ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, მაშინ სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის წინაშე გადასაწყვეტად რეკომენდირებულია დასმული იქნეს შემდეგი სახის კითხვები:

1. სიკვდილის გამომწვევი მიზეზების ახსნის შესახებ;
2. მიყენებული დაზიანების დროისა და რაოდენობის ახსნის შესახებ;
3. მიყენებული დაზიანების ხარისხის, ხასიათისა და ურთიერთგანლაგების ახსნის შესახებ;
4. დაზარალებულის სხეულზე მიყენებული დაზიანების აღმოცენების მექანიზმის ახსნის შესახებ და სხვ.

იმ შემთხვევაში, როცა საჭიროა გაირკვეს დაზარალებულის სხეულზე ან მის ტანსაცმელზე აღენიშნა თუ არა სატრანსპორტო საშუალებათა შეჯახების ან საბურავების გადავლის კვალი ან რა მდგომარეობაში იმყოფებოდა დაზარალებული მასზე შეჯახების მომენტში და რა სიძლერის დარტყმა აღმოცენდა დაზარალებულის სხეულზე არსებული დაზიანებები და სხვა

⁴³ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 424

მსგავსი საკითხები, ასეთ დროს მიზანშეწონილია დაინიშნოს კომპლექსური სახის ექსპერტიზა.

მძლოლის მიმართ სასამართლო-სამედიცინო ექსპერტიზის დადგენილებაში კი შეიძლება ექსპერტის წინაშე გადასაწყვეტად დაყენებულ იქნეს კითხვები მის სხეულზე არსებული დაზიანებების რაოდენობის, განლაგების, ხასიათის, მისი აღმოცენების მექანიზმისა და დაზიანებათა ხარისხის განსაზღვრის შესახებ. აგრეთვე შეიძლება დაისვას კითხვები ტრანსპორტის მართვის დროს იმყოფებოდა თუ არა იგი ალკოჰოლური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ, მიღებული ჰქონდა თუ არა მას ალკოჰოლური ნივთიერებები ან სხვა გამაბრუებელი საშუალებები და როგორი იყო მათი მოქმედების ხარისხი.

იმ შემთხვევაში, როცა დაზიანების ხარისხისა და სამედიცინო ექსპერტიზით გადასაწყვეტ სხვა საკითხებთან ერთად საჭიროა გაირკვეს აგრეთვე მძლოლის სხეულზე მიყენებული დაზიანებისა და კვალთა აღმოცენების მექანიზმი, მაშინ მიზანშეწონილია დაინიშნოს კომპლექსური სახის ექსპერტიზა და მისი ჩატარება დაევალოს სასამართლო-სამედიცინო დარგის სპეციალისტსა და ექსპერტ-ტრასოლოგ-კრიმინალისტს.

სატრანსპორტო დანაშაულთა საქმეების გამოძიების დროს წამოჭრილი სხვადასხვა სახის კითხვების გადასაწყვეტად ზოგჯერ შეიძლება ავტოტექნიკური, ფსიქიატრიული, ფსიქოლოგიური და სხვა სახის ექსპერტიზის ჩატარება.⁴⁴

სატრანსპორტო დანაშაულთა საქმეებზე ხშირად მიმართავენ ავტოტექნიკურ ექსპერტიზას. ამ სახეობის ექსპერტიზის წინაშე, როგორც წესი, გადასაწყვეტად აყენებენ საკითხებს მომხდარი გამოსაძიებელი შემთხვევის გამომწვევი მიზეზებისა და მისი თავიდან აცილების შესაძლებლობის ახსნის შესახებ. კერძოდ, ექსპერტიზის წინაშე გადასაწყვეტად აყენებენ ისეთ კითხვებს, როგორცაა:

1. მოცემული გამოსაძიებელი შემთხვევა ხომ არ გამოიწვია სატრანსპორტო საშუალებათა გაუმართაობამ და, სახელდობრ, ტრანსპორტის რა ნაწილის დაზიანებამ გამოიწვია იგი;
2. გადაჭარბებული სიჩქარით ხომ არ მოძრაობდა იგი და რა როლი შეასრულა მან ამ საზოგადოებრივად საშიში შედეგის დადგომაში;

⁴⁴ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 424-425

3. კონკრეტულად რა სიჩქარით მიჰყავდა მძღოლს ტრანსპორტი და მოძრაობის უსაფრთხოების რა წესები იქნა მის მიერ დარღვეული, ან ფეხით მოსიარულე დაზარალებულის მიერ;
4. შეეძლო თუ არა მძღოლს თავიდან აეცილებინა მოსალოდნელი საფრთხე და ამისათვის მიიღო თუ არა ყველა საჭირო ღონისძიება;
5. მოცემულ კონკრეტულ შემთხვევაში როგორი იყო მძღოლის მხედველობის არე და რა მანძილზე შეეძლო შეემჩნია მას მოსალოდნელი საფრთხე;
6. შეეცადა თუ არა მძღოლი მოსალოდნელი საფრთხის თავიდან აცილებისათვის მანქანის სრულ შეჩერებას;
7. რა სიჩქარით მიემართებოდა იგი;
8. როგორია დამუხრუჭების მანძილი და სხვა.

ექსპერტის წინაშე აღნიშნული საკითხების გადასაწყვეტად, იგი მთელ რიგ შემთხვევებში, იყენებს კომპიუტერულ ტექნიკას, აგრეთვე, ალგორითმებს, მათემატიკური კვლევის სხვა ხერხებს და მეთოდებს.

არასწორი და დაუშვებელია ექსპერტის წინაშე გადასაწყვეტად ისეთი საკითხების დაყენება, რომლებიც შეეხება მძღოლის ან საგზაო-სატრანსპორტო შემთხვევაში მონაწილე სხვა რომელიმე პირის ბრალდებულობის საკითხს.⁴⁵

რაც შეეხება კრიმინალისტიკური ექსპერტიზის დანიშვნას, მას უფრო ხშირად მიმართავენ ისეთი საკითხების გადასაწყვეტად, რომლებიც შეეხება შემთხვევის ადგილზე აღმოჩენილი სატრანსპორტო საშუალებათა ან სხვა სახის საგნებისა და ობიექტების მიერ წარმოქმნილ კვალს, დაზარალებულის სხეულზე ან მის ტანსაცმელზე აღმოჩენილ საბურავების ან სხვა სახის კვალს ან თვითონ სატრანსპორტო საშუალებაზე შეჯახების შედეგად წარმოქმნილ კვალს, კერძოდ, როცა საკითხი ეხება აღმოცენების მექანიზმსა და მის ტრასოლოგიურ გამოკვლევას, ანუ ადამიანის ხელის, ფეხის, სატრანსპორტო საშუალებათა კვალის გამოკვლევას, მთელ იდენტიფიკაციას ნაწილების მიხედვით და სხვა.

სატრანსპორტო შემთხვევების გამოძიების პროცესში ჩასატარებელ ზემოაღნიშნული სახის ექსპერტიზებიდან არ შეიძლება ყველა მათგანის

⁴⁵ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 425-426

დანიშვნა მიჩნეულ იქნეს პირველად მოქმედებებად, ზოგიერთი მათგანი, განსაკუთრებით კი კომპლექსური, კომისიური, დამატებითი ან განმეორებითი სახის ექსპერტიზები შეიძლება დანიშნულ ან ჩატარებულ იქნეს გამოძიების შემდგომ ნებისმიერ ეტაპზე.

საქმეზე შეკრებილ მტკიცებულებათა ანალიზისა და მათი კრიტიკული შეფასების საფუძველზე გამოიკვეთება პირის ბრალეულობა გამოსადიებელი დანაშაულებრივი შემთხვევის ჩადენაში, კერძოდ, იმაში, რომ იგი ნასვამ მდგომარეობაში მყოფი სათანადო ნებართვის გარეშე მართვდა სატრანსპორტო საშუალებას, ან იმაში, რომ საექსპლუატაციოდ გაუშვა ტექნიკურად გაუმართავი სატრანსპორტო საშუალება ან, რომ ალკოჰოლური ნივთიერებების ზემოქმედების ქვეშ მყოფი პირი იქნა დაშვებული სატრანსპორტო საშუალების სამართავად, გამოტანილ უნდა იქნეს დადგენილება პირის ბრალდებულის სახით პასუხისგებაში მიცემის შესახებ, წარედგინოს მას შესაბამისი ბრალდება და მოხდეს მისი ბრალდებულის სახით დაკითხვა შესაბამისი პროცესუალური ნორმების დაცვითა და დასაშვები ტაქტიკური ხერხების სწორი, თანმიმდევრული გამოყენებით.⁴⁶

3.4. ბრალდებულის დაკითხვა

ბრალდებულის დაკითხვა ერთ-ერთი რთული საგამომიებო მოქმედებაა. იგი დამკითხავისგან მოითხოვს სპეციალურ მომზადებას. ბრალდებულის დაკითხვა უნდა მოხდეს ბრალის წაყენებისა და დამცველთან ბრალდებულის კონსულტაციის შემდეგ დაუყოვნებლივ, ხოლო თუ ბრალდებული თავს არიდებს გამოცხადებას, მაშინ იგი უნდა დაიკითხოს მისი მოყვანისთანავე. დაკითხვის დროს დაცული უნდა იქნეს სისხლის სამართლის საპროცესო კანონმდებლობით რეგლამენტირებული ყველა წესი.

ბრალდებულის დაკითხვის დროს ამომწურავი პასუხი უნდა გაეცეს ისეთ მთავარ კითხვებს როგორცაა:

1. სწორად მიაჩნია თუ არა მის მიმართ წარდგენილი ბრალდება და თუ არა რატომ;

⁴⁶ შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 426

2. სად და ვისთან იმყოფებოდა საგზაო შემთხვევის დროს;
3. როგორ აღმოჩნდა იგი შემთხვევის ადგილზე, სად მიდიოდა (მიდიოდნენ) ან საიდან მოდიოდა (მოდიოდნენ);
4. ვინ იყო მასთან ერთად ავტომანქანაში ან სხვა ეკიპაჟისა და მგზავრების სახით;
5. ჰქონდა თუ არა მიღებული ალკოჰოლური სასმელები, სად და ვისთან ერთად მიიღო და რა რაოდენობით;
6. რა სიჩაქართ მოჰყავდა ტრანსპორტი;
7. როდის და რა მანძილზე შეამჩნია მოსალოდნელი საფრთხე და რა ზომები მიიღო მის თავიდან ასაცილებლად;
8. მისცა თუ არა გამაფრთხილებელი სიგნალი ან შეეცადა თუ არა თავის მართვის ქვეშ მყოფი ტრანსპორტის შეჩერებას;
9. რა მოიმოქმედა შემთხვევის შემდეგ (დაზარალებულს აღმოუჩინა საჭირო პირველადი სამედიცინო დახმარება თუ განსაცელში მიატოვა და გაქიცა), სად და ვისთან წავიდა;
10. შეეცადა თუ არა შეჯახების შედეგად სატრანსპორტო საშუალებაზე დარჩენილი კვალის მოცილებას მისი გარეცხვით ან შეკეთებით;
11. რა სახის ვერსიებს აყენებს თავის გამართლების მიზნით და სხვა.

აღნიშნულ კითხვებზე მიღებული პასუხები ზუსტად და დეტალურად უნდა იქნეს ფიქსირებული ბრალდებულის დაკითხვის ოქმში და დაკითხვის დროს შეიძლება გამოყენებულ იქნეს, აგრეთვე, ვიდეო და სხვა სახის ხმის ჩამწერი საშუალებები.⁴⁷

3.5 საგამოძიებო ექსპერიმენტის ჩატარების ტაქტიკა

ბრალდებულის წინაშე დაყენებულ ზემოაღნიშნულ კითხვებსა და გარემოებებზე ბრალდებულისაგან მიღებული პასუხებისა და ახსნა-

⁴⁷ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 426-427

განმატებების და საქმეზე მნიშვნელობის მქონე სხვა მთელი რიგი გარემოებების გამოკვლევის შედეგად მოსმენილ და გაანალიზებულ უნდა იქნეს მის მიერ თავის მართლების მიზნით წამოყენებული ვერსიები და მოხდეს მათი სრული, ამომწურავი შემოწმება საქმეზე შეკრებილ მტკიცებულებათა გაანალიზებითა და სხვადასხვა სახის საგამოძიებო მოქმედების ჩატარებით. კერძოდ, მისგან მიღებული ჩვენების ადგილზე შემოწმებით ფაქტობრივ გარემოებებთან შეპირისპირებაში, საგამოძიებო ექსპერიმენტით, ექსპერტიზის დანიშვნით, ამოცნობით და სხვა მოქმედებების ჩატარებით.⁴⁸

სატრანსპორტო დანაშაულების გახსნის საქმეში საკმაოდ დიდი მნიშვნელობა აქვს აგრეთვე ადგილზე შემოწმებას, რომლითაც შეიძლება დადგინდეს არა მარტო ის, თუ საით წავიდა და რა გააკეთა დანაშაულის ჩადენის შემდეგ პირმა და რა ღონისძიება მიიღო დანაშაულის კვალის დაფარვისათვის და სხვ., არამედ იგი საშუალებას გვაძლევს ავხსნათ დანაშაულის ჩადენის მთლიანი მექანიზმი სათანადო თანმიმდევრობით და დავადგინოთ იმ პირისა და მასთან მყოფ სხვა პირთა როლი ჩადენილ დანაშაულში.

ჩვენების ადგილზე შემოწმების სუბიექტი შეიძლება იყოს საქმეზე ადრე დაკითხული მოწმე, დაზარალებული და ბრალდებული. ეს ნიშნავს, რომ ადრე დაკითხულ პირს წინადადება ეძლევა აღწეროს და შესაბამისი თანმიმდევრობით აჩვენოს ადგილი, სადაც მან დანაშაული ჩაიდინა. ამასთან მას შეიძლება მიეცეს კითხვები მხოლოდ მის მიერ მითითებული შემთხვევის ადგილის ან მისი ცალკეული გარემოებების ახსნის შესახებ, რა დროსაც ყოვლად დაუშვებელია მის მიერ ახსნილ გარემოებებში რაიმე კორექტივების შეტანა.

მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული, თუ რამდენად ზუსტად აღწერს ჩვენების შესამოწმებლად შემთხვევის ადგილზე გაყვანილი პირი ფაქტობრივ გარემოებებთან შეპირისპირებაში შემთხვევის ადგილს. აგრეთვე, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული ამ გარემოებათა აღწერის ხელშეწყობა და ხელშემშლელი ობიექტური და სუბიექტური ფაქტორები.

ამასთანავე, მხედველობაში უნდა იქნეს მიღებული ისიც, რომ შემოწმების მიზნით გაყვანილი პირის მიერ მითითებული გარემოებების შეუსაბამობას მის ადრინდელ ჩვენებასთან. შემთხვევის ადგილის ან მისი რომელიმე გარემოების უფრო დაწვრილებით აღწერა ჯერ კიდევ არ ნიშნავს იმას, რომ

⁴⁸ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 428

იგი ცრუ ჩვენებას იძლევა, რადგან ეს შეიძლება გამოწვეული იყოს ადგილის გარემოების შეცვლით ან იმით, რომ შემთხვევის ადგილზე გაყვანით მან უფრო სრულყოფილად აღიდგინა გამოსადიებელი შემთხვევა და მოგვცა სრულყოფილი ახსნა.

ჩვენების ადგილზე შემოწმება რეკომენდირებულია მოხდეს შემთხვევის ადგილზე გაყვანილი პირთა ჩვენების უბრალო თხრობით, ადგილზე მის ფაქტობრივ გარემოებასთან შეპირისპირებით, ყოველგვარი ცდებისა და შემთხვევის გარემოებათა ვითარების აღდგენის გარეშე.⁴⁹

3.6. ამოცნობა

მოქმედი სისხლის სამართლის საპროცესო კანონმდებლობის თანახმად, სისხლისსამართლებრივი დევნის სტადიიდან მხარეებს (ბრალდება, დაცვა) საგამოძიებო მოქმედების ჩატარებისას აქვთ თანაბარი უფლება-მოვალეობები. მხარეები საგამოძიებო მოქმედებას ატარებენ სისხლის სამართლის საპროცესო კოდექსით დადგენილი წესით და დადგენილ ფარგლებში, ამდენად, ამოცნობის ჩატარების უფლებით ორივე მხარე სარგებლობს.

საქართველოს სისხლის სამართლის საპროცესო კანონმდებლობაში ამოცნობა იყო და დღესაც ასევე რჩება დამოუკიდებელი სახის საგამოძიებო მოქმედებად. რაც იმაში გამოიხატება, რომ ამომცნობი პირი (მოწმე, დაზარალებული, ბრალდებული) კანონით დადგენილი წესით ამოსაცნობი ობიექტის ამოცნობას ახდენს თავის მეხსიერებაში აღბეჭდილი და შემონახული ამოსაცნობი ობიექტისათვის დამახასიათებელი ზოგადი და კერძო ნიშან-თვისებათა მიხედვით. მისი ძირითადი არსი კი იმაში მდგომარეობს, რომ ცოცხალი პირების, საგნების, ადგილმდებარეობისა და სხვა ობიექტების ამოცნობა ხდება ამ ობიექტებისათვის დამახასიათებელი ნიშან-თვისებების შესახებ ადრედაკითხული (გამოკითხული) პირის მიერ თავის მეხსიერებაში აღბეჭდილი ამოსაცნობი ობიექტების სხვა ანალოგიური

⁴⁹ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 429-430

სახის ობიექტთა შორის მოთავსებით, რომელთა რაოდენობა იყოს ორზე ნაკლები.⁵⁰

ამოცნობა ატარებს ნებაყოფლობით ხასიათს, რითაც იგი განსხვავდება სხვა სახის საგამომიებო მოქმედებებისაგან. ეს გულისხმობს იმას, რომ მოწმეს, დაზარალებულს ან სხვა ამომცნობ პირს შესაძლებელია ამოსაცნობად წარედგინოს ცოცხალი პირი, ნივთი, საგანი და ა.შ.,

ამოცნობა საკმაოდ გავრცელებული საგამომიებო მოქმედებაა, რომელსაც მიმართავენ მაშინ, თუ სატრანსპორტო დანაშაულის ჩადენის შემდეგ ბრალდებული მიიმალა, ამოცნობის მიზანია საქმეზე მიღებული ჩვენების შემოწმება, ცალკეული გარემოებების დადგენა და ახალი მტკიცებულებების მიღება.

ამოცნობის სწორად და კვალიფიციურად ჩატარებას დიდი მნიშვნელობა აქვს საქმის სრულად, ყოველმხრივი გახსნისა და თავიდან აცილების მხრივ. ამოცნობას მიმართავენ მაშინ, როდესაც დაკითხული პირი ამბობს, რომ მას შეუძლია ამოიცნოს ბრალდებული.

ამოცნობის სუბიექტი შეიძლება იყოს მოწმე, დაზარალებული და ბრალდებული. დაკითხვისას და ამოცნობის დროს აუცილებლად გათავლისწინებული უნდა იყოს მათი სულიერი, ფსიქიკური, ემოციური და ასაკობრივი მდგომარეობა. ზოგჯერ ამოცნობა დაკავშირებულია რისკთან, განსაკუთრებით, როცა საქმე ეხება საშიშ, მძიმე დანაშაულს. ასეთ დროს მიზანშეწონილია ამოცნობა ჩატარდეს არავიზუალური დაკვირვებით.

ამოცნობის ჩატარების დროს აუცილებელია დაცული იქნეს სისხლის სამართლის საპროცესო კანონმდებლობით რეკომენდირებული წესი, რაც შემდეგში მდგომარეობს: ამოცნობის დაწყებამდე საჭიროა ჯერ ამომცნობი პირი დაკითხოს; მან ამოცნობამდე არ უნდა ნახოს ამოსაცნობი პირი და საგანი

ამოსაცნობი პირი ამომცნობს უნდა წარუდგინონ გარეგნულად და ჩაცმულობით მის მსგავს პირთა შორის, რომელთა რაოდენობა არ უნდა იყოს ორზე ნაკლები. ამომცნობმა უნდა განმარტოს მისთვის წარდგენილ პირთა შორის ხომ არ არის ის პირი, რომელიც მან ჩვენებაში მოიხსენია. ამოცნობის ჩატარების პროცესში ან მისი დამთავრების შემდეგ ამომცნობმა უნდა

⁵⁰ <https://atsu.edu.ge/EJournal/BLSS/eJournal/Papers/AlaniaGimzeri.pdf> (ბოლო ნახვა: 27. 06.2019)

განმარტოს თუ რომელი მახასიათებელი ნიშნებით ამოიცირო მან ამოსაცნობი პირი. ამოცნობას უნდა დაესწროს ბრალდებულის დამცველი.

არ შეიძლება ამოცნობის ჩატარება იმავე პირის მიერ. ეს მხოლოდ მაშინ არის დასაშვები, თუ პირველი ამოცნობა ჩატარდა ფოტოსურათებით.

ანალოგიური წესით ტარდება საგნების და ობიექტების ამოცნობა. გამონაკლისია ის შემთხვევები, როდესაც საგნის ან ობიექტის წარდგენა მისსავე მსგავს საგანთან ან ობიექტთან შეუძლებელია, მაგალითად, ამოსაცნობად გვამის ჩვენება და სხვ.

ამოცნობის ჩატარების შემდეგ უნდა შედგეს ოქმი, სადაც იწერება ამოცნობის ჩატარების დრო, ადგილი, მისი ჩამტარებლის ვინაობა და თანამდებობა, ამომცნობი პირის ვინაობა და მონაცემები ამოსაცნობად წარდგენილი პირის შესახებ. აგრეთვე უნდა მიეთითოს, თუ რა ნიშნის მიხედვით მოხდა ამოცნობა. ოქმს ასევე ერთვის ამოცნობის პროცესში გამოყენებული სამეცნიერო-ტექნიკური საშუალებებით მიღებული მონაცემები, კერძოდ, ფოტო, ვიდეო და კინო მასალები ამოცნობის ოქმს ხელს აწერს აღნიშნულ საგამომიებო პროცესში მონაწილე ყველა პირი.⁵¹

ამდენად, ამოცნობის ჩატარება იძლევა შესაძლებლობას ყოველ კონკრეტულ საქმეზე დადგინდეს ის პირი, ვინც დანაშაული ჩაიდინა.

თავი IV. სატრანსპორტო შემთხვევების სტატისტიკა და დანაშაულის კვალიფიკაცია

სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლით გათვალისწინებული დანაშაული (ტრანსპორტის მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა) მარტივად რომ ვთქვათ ავტოავარია, საქართველოში ერთ-ერთ ყველაზე გავრცელებულ დანაშაულს წარმოადგენს, მიუხედავად იმისა, რომ აღნიშნული დანაშაული გაუფრთხილებლობით დანაშაულს წარმოადგენს.

⁵¹ ფაფიაშვილი, შ. კრიმინალისტიკა (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., 2013, გვ. 431-432

ოფიციალური მონაცემებით, საქართველოში ყოველწლიურად ავტოსაგზაო შემთხვევების შედეგად 500-მდე ადამიანი იღუპება და 9000-ზე მეტი ზიანდება. ხოლო საქართველოს გზებზე დაშავებულთა და გარდაცვლილთა მაჩვენებელი აღემატება ევროპის რიგი ქვეყნების მონაცემებს.⁵²

საქსტატის ინფორმაციით, 2018 წლის პირველ სამ თვეში ქვეყნის მასშტაბით 1428 ავტოსაგზაო დაფიქსირდა, რის შედეგადაც დაიღუპა 107 ადამიანი. წინა წლის იგივე პერიოდში დაფიქსირდა 1392 ავტოსაგზაო შემთხვევა, დაიღუპა 104 ადამიანი, ხოლო დაშავებულთა რიცხვი 1787-დან 1986-მდე გაიზარდა.⁵³

შინაგან საქმეთა სამინისტროს მონაცემებით, 2018 წელს საქართველოში სულ 6452 ავტოსაგზაო შემთხვევა მოხდა, რომლის დროსაც დაიღუპა 459 ადამიანი, ხოლო 9047 დაშავდა.⁵⁴

გზებზე ავტოსაგზაო შემთხვევების ასეთი ზრდის გამო საქართველოში გამკაცრდა კანონი. 2017 წლის 1 ივლისიდან კანონში საგზაო მოძრაობის შესახებ შევიდა ცვლილება და ამოქმედდა ქულათა სისტემა და უკონტაქტო პატრულირება.

რაც შეეხება მსოფლიოში ავტოსაგზაო შემთხვევების რაოდენობას, წარმოდგენილი მონაცემებით, ყოველწლიურად 1.35 მილიონი ადამიანი იღუპება და 50 მილიონზე მეტი ზიანდება და შრომისუუნარო ხდება. საგზაო შემთხვევებით განპირობებული ლეტალობა 5–29 წლის ასაკის პოპულაციაში სიკვდილიანობის წამყვანი და გლობალურ სიკვდილიანობაში მერვე ძირითადი მიზეზია.⁵⁵

გაერო-ს საგზაო უსაფრთხოების მე-5 გლობალური კვირეულის სლოგანია - „ხმა აიმაღლე, გაუფრთხილდი სიცოცხლეს“, ხოლო თემა - „ლიდერობა საგზაო უსაფრთხოებისთვის“ - გულისხმობს საჯარო, სამოქალაქო თუ კერძო სექტორების ლიდერობითა და გაერთიანებული ძალისხმევით ქვეყანაში გზებზე უსაფრთხოების უზრუნველყოფას.

⁵² <https://commerciant.ge/ge/post/2018-wels-2017-weltan-shedarebit-avtosagzao-shemtxvevebisas-dagupulta-raodenoba-11-it-shemcirca-tumca-moimata-dashavebulta-ricxvma> (ბოლო ნახვა: 27.06.2019)

⁵³ <https://1tv.ge/news/avtoavariebis-shedegad-daghupulta-raodenoba-2018-wlis-pirvel-kvartalshi-gaizarda/> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)

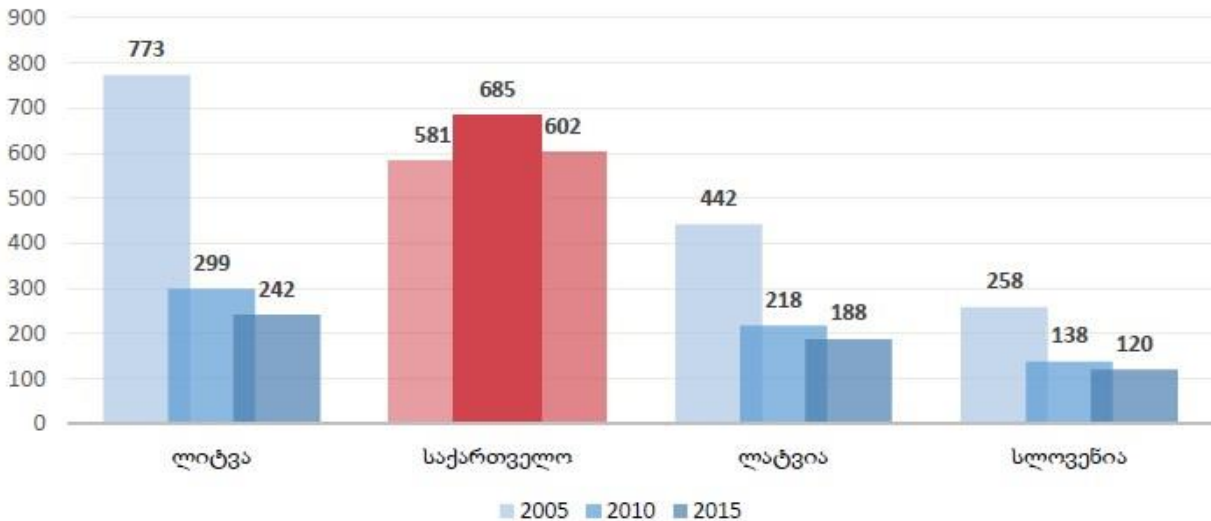
⁵⁴ <https://commerciant.ge/ge/post/2018-wels-2017-weltan-shedarebit-avtosagzao-shemtxvevebisas-dagupulta-raodenoba-11-it-shemcirca-tumca-moimata-dashavebulta-ricxvma> (ბოლო ნახვა: 27.06.2019)

⁵⁵ იქვე.

ავტოსაგზაო შემთხვევები დღეს მსოფლიოს ერთ-ერთი უდიდესი პრობლემაა. სპეციალისტები მისი რაოდენობის ზრდას ან შემცირებას ამა თუ იმ ქვეყანაში უკავშირებენ იმას, თუ როგორ არის ორგანიზებული ამა თუ იმ ქვეყანაში საავტომობილო მოძრაობა, როგორ და რა მიმართულებით მოძრაობს ტრანსპორტი, რამდენად სწორად არის გადანაწილებული საავტომობილო ნაკადები და ა.შ.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა საგზაო უსაფრთხოების ეფექტიანობაზე 2017 წლის ანგარიში გამოაქვეყნა, რომლის მიხედვითაც ევროპის ქვეყნებთან შედარებით, საქართველოში ავარია ხშირად მთავრდება მსხვერპლით.

ფატალური შემთხვევების დინამიკა ქვეყნების მიხედვით



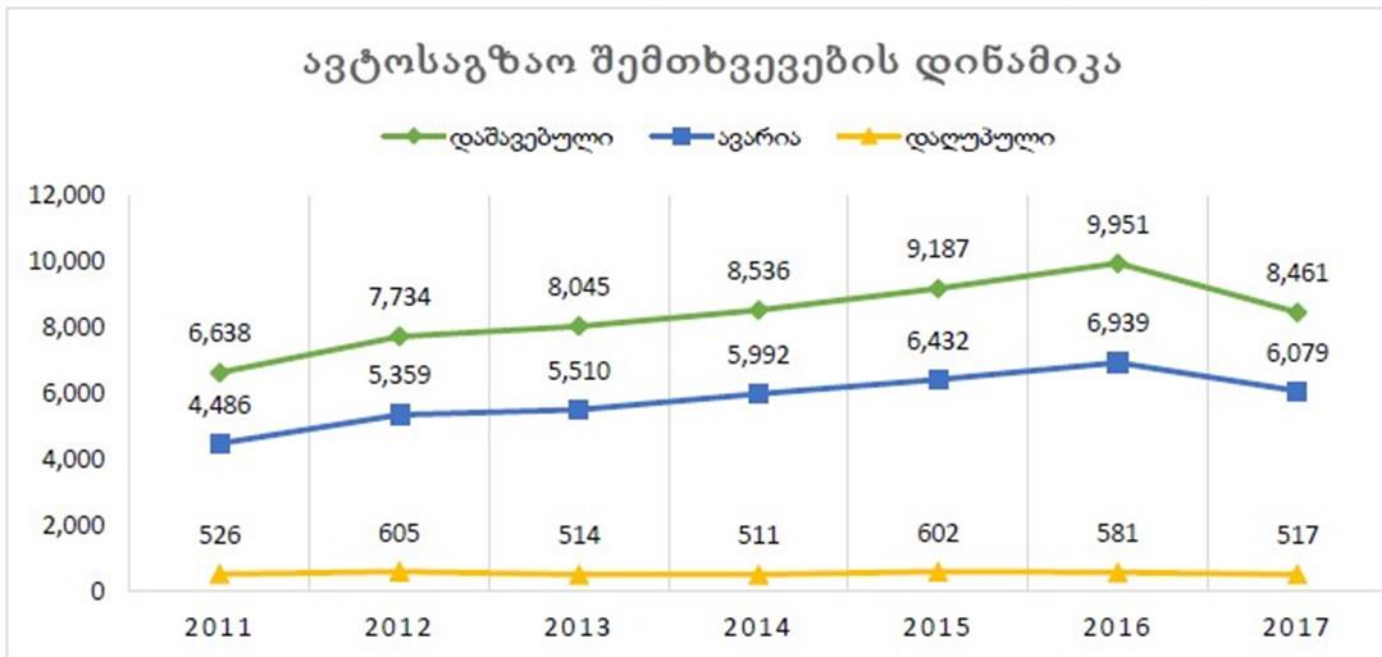
ეკონომიკური თანამშრომლობის და განვითარების ორგანიზაციის (OECD) მიერ შეფასებული 40 ქვეყნიდან (მათ შორის ევროკავშირისაც) 2015 წლის მონაცემებით, საქართველო ლეტალური შემთხვევებით ყველაზე ცუდ მდგომარეობაშია. მაგალითად, ირლანდიაში, რომელიც პოპულაციით დაახლოებით საქართველოს მსგავსია (4,7 მლნ) 2015 წელს ავტოსაგზაო შემთხვევებს 1 მილიონ მოსახლეზე 36 ადამიანი ემსხვერპლა, საქართველოში

კი ამავე წელს 1 მილიონის მოსახლის მიხედვით, 164 ავტოვარია დასრულდა მსვერპლით.

2017 წელს ქულათა სისტემის დანერგვამ და უკონტაქტო პატრულირებამ გარკვეული შედეგი გამოიღო, მაგრამ სტატისტიკა აჩვენებს, რომ დანერგილი მექანიზმები არასაკმარისია. 2017 წელს 8461 ისეთი ავტოსაგზაო შემთხვევა მოხდა, რომელზეც სისხლის სამართლის საქმე აღიძრა.

აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, ყველაზე მეტი ავტოვარია თბილისში მოხდა - 47%. მაგრამ ავტოსაგზაო შემთხვევებში ლეტალური შედეგის წილი რეგიონულ გზებზე უფრო მაღალია - 49%, მაშინ როცა თბილისში ავტოვარიების 17% დასრულდა სიკვდილით.⁵⁶

სისხლის სამართლის ავტოსაგზაო შემთხვევების დინამიკა 2011-2017 წლები



⁵⁶ <https://imednews.ge/ge/saqartvelo/55730/2017-tsels-saqartveloshi-6079-avtoavaria-mokhda-8461-adamiani-dashavda> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)

სისხლის სამართლის კოდექსით მე-400 მუხლი ითვალისწინებს მანქანის მართვის ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევას, რომლის მიხედვითაც:

1. საბრძოლო, სპეციალური ან სატრანსპორტო მანქანის მართვის ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა რამაც გამოიწვია ადამიანის ჯანმრთელობის მძიმე ან ნაკლებად მძიმე დაზიანება, - ისჯება თავისუფლების აღკვეთით ვადით ორ წლამდე, თანამდებობის დაკავების ან საქმიანობის უფლების ჩამორთმევით ვადით სამ წლამდე ან უამისოდ.

2. იგივე ქმედება რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, - ისჯება თავისუფლების აღკვეთით ვადით სამიდან შვიდ წლამდე, თანამდებობის დაკავების ან საქმიანობის უფლების ჩამორთმევით ვადით სამ წლამდე ან უამისოდ.

3. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ქმედება რამაც გამოიწვია ორი ან მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა, - ისჯება თავისუფლების აღკვეთით ვადით ექვსიდან ათ წლამდე.⁵⁷

მნიშვნელოვანი სხვაობაა ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანებებისათვის განსაზღვრულ სანქციებში, კერძოდ მე-400 მუხლით ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანებისათვის სანქციის მაქსიმალურ ზღვარს თუ შეადგენს ორ წლამდე თავისუფლების აღკვეთა, სსკ 276-ე მუხლით იგივე ქმედებისათვის განსაზღვრულია თავისუფლების აღკვეთა სამიდან ხუთ წლამდე. შედეგად გამოდის ის რომ ერთი და იგივე ქმედებისათვის, რომლის დარღვევასაც ერთი და იგივე შედეგი მოჰყვა ერთ შემთხვევაში პირმა შეიძლება საპატიმრო დაწესებულებაში გაატაროს მაქსიმუმ ორი წელი, ხოლო მეორე შემთხვევაში იგივე ქმედებისათვის პირს შეიძლება შეეფარდოს ხუთი წლით თავისუფლების აღკვეთა და ამ ორ პიროვნებას შორის განსხვავება იქნება მხოლოდ და მხოლოდ მისი სტატუსი, პირველ შემთხვევაში ეს არის სამხედრო მოსამსახურე, ხოლო მეორე შემთხვევაში ჩვეულებრივი, რიგითი მოქალაქე. მე-400 მუხლი საერთოდ არ ითვალისწინებს როგორ უნდა დაისაჯოს პირი თუ იგი ქმედებას მთვრალ მდგომარეობაში ჩაიდენს. გასაგებია რომ სამხედრო მოსამსახურეს აკრძალული აქვს ნასვამ მდგომარეობაში სატრანსპორტო მანქანის მართვა, მაგრამ ჯერ ერთი რომ ნასვამ მდგომარეობაში ავტომანქანის მართვა ყველას ეკრძალება და მეორეც საგზაო მოძრაობის შესახებ კანონის დაცვა ყველას ვალდებულებაა.

⁵⁷ <https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvevebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა; 27.06.2019)

გამოსავალი ამ მდგომარეობიდან ან ერთ-ერთი მუხლის გაუქმებაა, ან შესაბამისი ქმედებებისათვის სანქციების თანაბარზომიერად განსაზღვრა.⁵⁸

იგივე უნდა ითქვას სისხლის სამართლის კოდექსის 281-ე მუხლზე.

1. მგზავრის, ფეხით მოსიარულის ან მოძრაობის სხვა მონაწილის მიერ, გარდა ამ კოდექსის 275-ე 276-ე მუხლში აღნიშნული პირებისა, ტრანსპორტის უსაფრთხო მოძრაობის წესის დარღვევა, რამაც გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე ან მძიმე დაზიანება. - ისჯება ჯარიმით ან თავისუფლების შეზღუდვით ვადით სამ წლამდე ანდა თავისუფლების აღკვეთით ვადით ორ წლამდე.

2. იგივე ქმედება რამაც გაუფრთხილებლობით გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა,- ისჯება თავისუფლების აღკვეთით ვადით ორიდან ოთხ წლამდე.

3. ამ მუხლის პირველი ნაწილით გათვალისწინებული ქმედება, რამაც გაუფრთხილებლობით გამოიწვია ორი ან მეტი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა,- ისჯება თავისუფლების აღკვეთით ხუთიდან ცხრა წლამდე.⁵⁹

საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის 1-ლი ნაწილის თანახმად, „ავტომობილის ... მოძრაობის უსაფრთხოების ან ექსპლუატაციის წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს“ მე-5 ნაწილი - „რამაც გამოიწვია ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა“ ისჯება ოთხიდან შვიდ წლამდე ვადით თავისუფლების აღკვეთით.

თუ შევადარებთ საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის 1-ლ ნაწილს „სატრანსპორტო საშუალების მძღოლის მიერ მოძრაობის დადგენილი სიჩქარის გადაჭარბება 15 კმ/სთ.-ზე მეტი სიჩქარით“ „რომელსაც მოჰყვა სატრანსპორტო საშუალების, ტვირთის, გზის, საგზაო თუ სხვა ნაგებობის, აგრეთვე სხვა ქონების ან ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება“ (მე-5 ნაწილი), გამოიწვევს სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლების ჩამორთმევას 1 წლის ვადით.⁶⁰

⁵⁸<https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvevebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა; 27.06.2019)

⁵⁹<https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvevebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა; 26.06.2019)

⁶⁰

<https://kanonismacne.wordpress.com/2016/04/15/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%92%E1%83%96%E1%83%90%E1%83%9D->

როგორც აღინიშნა, წარმოდგენილ შემთხვევაში გამოიყენება სისხლის სამართლით გათვალისწინებული სასჯელი. საქმე ისაა, რომ ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსი, რომელიც უფრო მსუბუქი სახის გადაცდომებისათვისაა განკუთვნილი, ავტოსატრანსპორტო შემთხვევის დროს გამოიყენება მხოლოდ მაშინ, თუ მას მოჰყვება ადამიანის სხეულის მსუბუქი დაზიანება. რაც შეეხება ისეთ ავტოსატრანსპორტო შემთხვევებს, რომლებმაც გამოიწვია ადამიანის დაღუპვა ან მისი ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება (რაც სხეულის მსუბუქ დაზიანებას აღემატება), ის მომეტებული საფრთხის შემცველ ქმედებად ითვლება და ამიტომ ისჯება მკაცრად (ანუ ოთხიდან შვიდ წლამდე ვადით თავისუფლების აღკვეთით).⁶¹

სისხლის სამართლის მოქმედი კოდექსის მიღებამდე სისხლის სამართლის თეორიასა და სასამართლო პრაქტიკაშიც, როგორც წესი, დავას არ იწვევდა ის უმთავრესი პოსტულატი, რომ დანაშაულთა ეს კატეგორია თავისი კონსტრუქციით გაუფრთხილებლობით დელიქტებს ეკუთვნოდა და შესაბამისად, მისი ჩამდენი განზრახ დანაშაულის ჩამდენთან შედარებით, სახელმწიფოს მხრიდან უფრო მეტი შეღავათებით სარგებლობდა. პირველ რიგში ეს ეხებოდა სასჯელის რეჟიმს, ვადამდე პირობითი სასჯელისაგან განთავისუფლებას, ამნისტიის გამოყენებას თუ სხვა.⁶²

სსკ 276-ე მუხლის სანქციებში მისი არსებობის მანძილზე, 1999 წლიდან მხოლოდ ორჯერ შევიდა ცვლილება. პირველი იყო კანონის ამოქმედებამდე, 2000 წლის 5 მაისს როცა პირველ და მესამე ნაწილებად გაიყო ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანება და ყველა ქმედებას ცალკე მაკვალიფიცირებლად განესაზღვრა სიმთვრალე და მუხლმა მიიღო დღევანდელი ფორმა. ხოლო მეორე 2006 წლის 28 აპრილის კანონით როდესაც მოხდა მუხლის ყველა ნაწილის სანქციის მინიმუმის გაზრდა. (საკანონმდებლო პაკეტი, რომელიც მოჰყვა სახელმწიფოს გაცხადებულ სისხლის სამართლის პოლიტიკის ნულოვანი ტოლერანტობის შესახებ)

[%E1%83%9B%E1%83%9D%E1%83%AB%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%AC%E1%83%94%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-5/](#) (ბოლო ნახვა: 26.06. 2019)

⁶¹<https://kanonismacne.wordpress.com/2016/04/15/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%92%E1%83%96%E1%83%90%E1%83%9D-%E1%83%9B%E1%83%9D%E1%83%AB%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%AC%E1%83%94%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-5/> (ბოლო ნახვა: 26. 06. 2019)

⁶² <https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvevebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)

როგორც ჩანს, კანონმდებელმა დანაშაულთან ბრძოლის მარტივი გზა გამოიხატა, მხოლოდ სანქციის გაზრდით, თუმცა იგივე სტატისტიკურ მონაცემებზე დაყრდნობით ვერ ვიტყვით რომ ამან რაიმე შედეგი გამოიღო დანაშაულის შემცირების თვალსაზრისით. სანქციის გამკაცრებას მხოლოდ მაშინ ექნებოდა აზრი თუ ის გავრცელდება ყველა ეტაპზე, ანუ არა მხოლოდ სისხლისამართლებრივი პასუხისმგებლობის დაკისრებისას, არამედ არდმინისტრაციულ დარღვევებზე, როგორც სანქციის შეფარდების ასევე ამ დარღვევების ადმინისტრირების პროცესში. რა მძიმე სანქციაც არ უნდა დაწესდეს თუნდაც სსკ-ის 276-ე მუხლის მე-8 ნაწილისათვის, პრევენციული თვალსაზრისით ამან შესაძლოა მინიმალური ეფექტი იქონიოს თუნდაც იმ მიზეზით რომ არცერთი მძღოლი, მითუმეტეს ნასვამი მართვის დაწყების წინ არ უშვებს რომ მას ავტოსაგზაო შემთხვევა მოუვა. უმჯობესი იქნება, თუ ნასვამ მდგომარეობაში სატრანსპორტო საშუალების მართვისათვის სანქცია გამკაცრდება ადმინისტრაციული სამართალდარღვევის ფარგლებში და განმეორების დროს შესაძლოა დაწესდეს ადმინისტრაციული პატიმრობაც, სამაგიეროდ სისხლისამართლებრივი პასუხისმგებლობის ფარგლები შესაძლოა შემცირდეს. ამავე დროს მაქსიმალურად ეფექტური უნდა იყოს ადმინისტრაციული სამართალდარღვევების ადმინისტრირება. მიგვაჩნია რომ ასეთი კომპლექსური მიდგომით უფრო შესაძლებელი იქნება ავტოსაგზაო შემთხვევებისა და ასეთი შემთხვევებით გამოწვეული მსხვერპლის რაოდენობის შემცირება ვიდრე მხოლოდ სისხლის სამართლის შესაბამისი მუხლის სანქციის გამკაცრებით.⁶³

4.1 სასამართლო გადაწყვეტილება

2017 წლის 12 ივნისს, დაახლოებით 21:30 საათზე, დ.კ-ია გადაადგილდებოდა ქ.წ-ში, წ-ქუჩაზე „ოპელ ასტრას“ მარკის (სახელმწიფო ნომერი: -) ავტომობილით, რომელსაც თვითონ მართავდა. დ.კ-იამ, რომელიც იყო მთვრალი, ვერ უზურველყო საგზაო მოძრაობის წესების დაცვა - ვერ გაითვალისწინა ხილვადობა მოძრაობის მიმართულებით და შეეჯახა სავალი ნწილის დასასრულს ქვეითად მიმავალ გ.ფ-ას, რის შედეგადაც დაზარალებულმა მიიღო ჯანმრთელობის მძიმე ხარისხის დაზიანება.

⁶³ <https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvevebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)

დ.კ-იას, რომელსაც ევალებოდა დაჯახების შედეგად მიღებული დაზიანებების გამო სიცოცხლისათვის საშიშ მდგომარეობაში მყოფ გ.ფ-აზე ზრუნვა და შეეძლო მისი დახმარება, ავტომობილით მიიმალა შემთხვევის ადგილიდან და დაზარალებული, რომელსაც შესაძლებლობა არ ჰქონდა, მიეღო ზომები თავის დასაცავად, განსაცდელში მიატოვა.

ზუგდიდი რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 13 თებერვლის განაჩენით დ.კ-ია ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 128-ე მუხლით წარდგენილ ბრალდებაში და გამართლდა.

დ.კ-ია ცნობილ იქნა დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-4 ნაწილით და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვრა 5 წლით თავისუფლების აღკვეთა. მასვე დამატებითი სასჯელის სახით 3 წლით ჩამოერთვა სატრანსპორტო საშუალების მართვის უფლება.

ქუთაისის სააპელაციო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა პალატის 2018 წლის 4 ივნისის განაჩენით ზუგდიდის რაიონული სასამართლოს 2018 წლის 13 თებერვლის განაჩენში შევიდა ცვლილება: დ.კ-ია ცნობილ იქნა უდანაშაულოდ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 128-ე მუხლით წარდგენილ ბრალდებაში და გამართლდა. დ.კ-ია ცნობილ იქნა დამნაშავედ საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსის 276-ე მუხლის მე-4 ნაწილით და სასჯელის სახედ და ზომად განესაზღვრა თავისუფლების აღკვეთა 4 წლით. მასვე დამატებითი სასჯელის ვადის ათვლა - ძირითადი სასჯელის მოხდის მომენტიდან.

განსახილველ შემთხვევაში საქმეში არსებული უდავო მტკიცებულებებით გონივრულ ეჭვს მიღმა სტანდარტით დადასტურებულია დ.კ-იას მიერ ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების წესის დარღვევა იმის მიერ, ვინც ამ სატრანსპორტო საშუალებას მართავს, რამაც გამოიწვია გ.ფ-ას ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება, ჩადენილი სიმთვრალეში. რაც შეეხება საქართველოს სსკ-ის 128-ე მუხლით წარდგენილ ბრალდებას, საკასაციო პალატა სრულად იზიარებს გასაჩივრებული განაჩენის მოტივაციას, რომლის თანახმადაც, არ დასტურდება ქმედების სუბიექტური შემადგენლობა, კერძოდ ის ფაქტი, რომ დ.კ-იამ იგრძნო შეჯახება, გაცნობიერებული ჰქონდეს დაზარალებულის სიცოცხლისათვის საშიშ მდგომარეობაში ყოფნა და საკუთარი მოვალეობა - დახმარებოდა მას, რაც გამორიცხავს დ.კ-იასთვის საქართველოს სსკ-ის 128-ე მუხლით გათვალისწინებული დანაშაულის შერაცხვის სამართლებრივ შესაძლებლობას.

რაც შეეხება სასჯელს, საკასაციო პალატამ აღნიშნა, რომ სააპელაციო სასამართლომ სრულად შეაფასა როგორც სასჯელის დანიშვნის ზოგადსავალდებულო გარემოებები, ასევე - პირის ინდივიდუალური მახასიათებლები (მსჯავრდებულს აქვს მძიმე ოჯახური და ეკონომიკური მდგომარეობა, გარდაცვლილი ჰყავს შვილი), პასუხისმგებლობის შემამსუბუქებელი გარემოებები (აღიარებს და ინანიებს ჩადენილ დანაშაულს, სადავოდ არ გახდა ბრალდების მხარის მიერ წარმოდგენილი მტკიცებულებები, რითაც ხელი შეუწყო სწრაფი და ეფექტური მართლმსაჯულების განხორციელებას, არ არის ნასამართლევ) და საქართველოს სსკ-ის 39-ე და 53-ე მუხლების მოთხოვნათა გათვალისწინებით, დ.კ-იას განუსაზღვრა საამართლიანი სასჯელი.⁶⁴

4.2 სასამართლო გადაწყვეტილება

მსჯავრდებული პ.კ. მუშაობდა მძღოლად შპს „ავტოპარკ-5-ში“. მასზე გაპიროვნებული იყო სამგზავრო ავტობუსი „ლაზ - 695“. 2001 წ. ივნისის შუა რიცხვებში კ-მ ავტობუსის იატაკის ქვეშ, სათანადო ნებართვის გარეშე, ექსპლუატაციის წესების დარღვევით დაამაგრა 6 ბუნებრივი აირის ბალონი, რაც დაუშვებელი იყო.

2001 წ. 10 ივლისს, დაახლოებით 17 საათზე, კ-ს მართვის ქვეშ მყოფი ავტობუსი იატაკის ქვეშ დამაგრებული ბალონებით მოძრაობდა 40 მარშრუტზე. ა.წერეთლის გამზირზე, 19 სახლის მიმდებარე ტერიტორიაზე, ავტობუსის იატაკის ქვეშ, მარცხენა მხარეს დამონტაჟებული 3 ბალონის შემაერთებელი ალუმინის შენადნობისაგან დამზადებული მილის დაზიანების გამო ავტობუსის სალონში მოხდა ბუნებრივი აირის (გაზის) გაჟონვა, რამაც გამოიწვია ხანძარი. ხანძრის შედეგად ავტობუსში მყოფმა შვიდმა მგზავრმა : ვ.ბ-მა, ო.კ-მ, რ.ბ-მა, შ.მ-მ, შ.ბ-მა, ფ.ჟ-მა. ც.თ-მ მიიღეს სასიკვდილო მძიმე დამწვრობა და გარდაიცვალნენ, ხუთმა მგზავრმა: ნ.ხ-მა, ე.ჟ-მა, ვ.ნ-მა, მ.მ-მ და ნ.ბ-მ მიიღეს ჯანმრთელობის მძიმე დაზიანება, ოთხმა მგზავრმა: ვ.მ-მ, მ.ლ-მ, ლ.გ-მა და თ.გ-მ კი - ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე დაზიანება.

თ.ჯ 2000 წ. 10 იანვარს დაინიშნა შპს „ავტოპარკ - 5-ის“ დისპეჩერ-მექანიკოსად და ავტოტრანსპორტზე შრომის დაცვის წესის 27.1 პუნქტის

⁶⁴ საქართველოს უზენაესი სასამართლო, საქმის ნომერი 2კ-626აპ.-18

თანახმად, ვალდებული იყო, არ გაეშვა ხაზზე ავტობუსი, რომლის ტექნიკური მდგომარეობა და მოწყობილობა არ შეესაბამებოდა მითითებული წესის 25.2 პუნქტის შესაბამისად. მიუხედავად იმისა, რომ პ.კ-ზე გაპროვინებული ავტობუსი არ აკმაყოფილებდა აღნიშნულ მოთხოვნებს, 2001 წ. 10 ივლისს მსჯავრდებულ კ-ს გამოუწერა 077728 სატრანსპორტო საგზაო ბარათი 40 სავალ გეზზე, დაუსვა ბეჭედი ავტობუსის ტექნიკური გამართულობის შესახებ და 17 საათზე გაუშვა ხაზზე, რის შემდეგაც მოხდა აღნიშნული სავალალო შემთხვევა.

დიდუბე-ჩუღურეთის რაიონული სასამართლოს 2002 წ. 21 იანვარის განაჩენით პ.კ-ს საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მეორე, მეშვიდე ნაწილებით სასჯელად განესაზღვრა 7 წლით თავისუფლების აღკვეთა საერთო რეჟიმის სასჯელაღსრულების დაწესებულებაში მოხდით და მსჯავრი დაედო, რომ ჩაიდინა ავტომობილის მოძრაობის უსაფრთხოების და ექსპლუატაციის წესის დარღვევა, რამაც გაუფრთხილებლობით გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანება, აგრეთვე შვიდი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა.

იგივე განაჩენით თ.ჯ-ს საქართველოს სსკ-ის 277-ე მუხლის პირველი, მესამე ნაწილებით სასჯელად განესაზღვრა 4 წლით თავისუფლების აღკვეთა, რაცრ შეეცვალა პირობითი მსჯავრით - 5 წლით გამოსაცდელი ვადის დანიშვნით, მას მსჯავრი დაედო, რომ ჩაიდინა ტექნიკურად გაუმართავი ავტომობილის საექსპლუატაციოდ გაშვება, რამაც გაუფრთხილებლობით გამოიწვია ჯანმრთელობის ნაკლებად მძიმე და მძიმე დაზიანება და ორზე მეტი - შვიდი ადამიანის სიცოცხლის მოსპობა.

აღნიშნული განაჩენით შპს „ავტოპარკს“ დაეკისრა დაზარალებულების სასარგებლო - 5-5 ათასი ლარის გადახდა.

თბილისის საოლქო სასამართლოს სისხლის სმართლის საქმეთა სააპელაციო პალატის 2003 წ. 17 თებერვლის განაჩენით დიდუბე-ჩუღურეთის რაიონული სასამართლოს განაჩენი შეიცვალა შემდეგნაირად: პ. კოპაძეს საქართველოს სსკ-ის 276-ე მუხლის პირველი, მესამე, მეშვიდე ნაწილებით, სასჯელთა თანთქმის პრინციპით, განესაზღვრა 5 წლით თავისუფლების აღკვეთა, მასვე 3 წლით ჩამოერთვა ავტოსატრანსპორტო საშუალებათ მართვის უფლება.

პროკურორმა საკასაციო საჩივრით ითხოვს სასჯელის მეტისმეტი სიმსუბუქის მოტივით განაჩენის გაუქმებას და საქმის ხელმეორედ განხილვას.

საკასაციო პალატამ განიხილა საქმის მასალები, შეამოწმა საკასაციო საჩივრის მოტივების საფუძვლიანობა, მოისმინა მხარეების პოზიცია და თვლის, რომ თბილისის საოლქო სასამართლოს სისხლის სამართლის საქმეთა სააპელაციო პალატის 2003 წ. 17 თებერვის განაჩენი პ.კ-ს მიმართ უნდა გუქმდეს და საქმე ხელახალი განხილვისათვის დაუბრუნდეს იმავე სასამართლოს მოსამართლეთა სხვა შემადგენლობას.

საკასაციო პალატა დაეთანხმა პროკურორის საკასაციო საჩივრის მოტივებს, რომ სააპელაციო სასამართლომ მსჯავრდებულ პ.კ-ს განუსაზღვრა მეტისმეტად მსუბუქი და აშკარად უსამართლო სასჯელი, ამასთან, მხედველობაში არ მიიღო მსჯავრდებულის მიერ ჩადენილი დანაშაულის სიმძიმე და ხასიათი, რომ მის მიმართ ბრალად შერაცხულ დანაშაულებრივ ქმედებას შედეგად მოჰყვა შვიდი ადამიანის სიკვდილი და სხეულის სხვადასხვა ხარისხის დაზიანება მიიღო ცხრა პირმა.

საქმის ხელმეორედ განხილვისას სასამართლომ, სსსკ-ის მე-18 მუხლის მოთხოვნათა დაცვით სრულად, ყოველმხრივ და ობიექტურად უნდა გამოიკვლიოს საქმის მასალები და თუ სასამართლო დაასკვნის, რომ პ.კ-ს მიმართ ბრალად შერაცხული მართლსაწინააღმდეგო ქმედება დადასტურებულია, მას უნდა განესაზღვროს სასჯელი იმ ზომით, რაც არ იქნება მეტისმეტად მსუბუქი და აშკარად უსამართლო.⁶⁵

⁶⁵ საქართველოს უზენაესი სასამართლო, საქმის ნომერი 23-23-I-03

დასკვნა

სატრანსპორტო დანაშაული, სხვა დანაშაულებისაგან განსხვავებით, როგორცაა მკვლევლობა, ყაჩაღობა, მარცვა და სხვ. შედარებით ახალია. იგი წარმოადგენს თანამედროვე სამეცნიერო-ტექნიკური პროგრესის განვითარების თანმდევ ნეგატიურ შედეგს.

სატრანსპორტო დანაშაული სისხლის სამართლის მეცნიერების მნიშვნელოვანი დარგია, რომელიც მიზნად ისახავს ქვეყანად სატრანსპორტო საშუალებათა უსაფრთხო მოძრაობისათვის ხელის შეწყობასა და იმ პირთა მკაცრად დასჯას, რომლებიც არარად აგდებენ ტრანსპორტის უსაფრთხოებისა და ექსპლუატაციის კანონით დადგენილ წესებს, ზიანს აყენებენ ქვეყნის ეკონომიკას, ადამიანთა ჯანმრთელობასა და სიცოცხლეს.

საქართველოს ადმინისტრაციულ სამართალდარღვევათა კოდექსის 125-ე მუხლის თანახმად, ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა კვალიფიცირდება სამართალდარღვევად. ნაშრომში განხილულია თუ რა შემთხვევაში შეიძლება დაკვალიფიცირდეს ავტოსატრანსპორტო შემთხვევა სისხლის სამართლის კოდექსით გათვალისწინებულ დანაშაულად.

სატრანსპორტო დანაშაულთა გამოძიების მეთოდოლოგიის საკითხების განხილვისას, კრიმინალისტიკური დახასიათების თვალსაზრისით საჭიროა სწორედ აიხსნას და ჯეროვანი შეფასება მიეცეს გამოსაძიებელი შემთხვევის იმ პირველად მონაცემებს, რომლებიც მძღოლის მიერ მოძრაობის უსაფრთხოების წესების დანაშაულებრივი დარღვევის ხასიათზე, მათი ჩადენის ხერხებზე, საშუალებებზე და მასში მონაწილე პირებისათვის დამახასიათებელ გარემოებებზე მიუთითებენ. ამ დანაშაულის გახსნის მეთოდოლოგიის არსის სწორად გაგებისათვის გარკვეულ ყურადღებას იმსახურებს, აგრეთვე, ის პირველადი მონაცემები, რომლებიც მოცემული სახის დანაშაულთა აღმოცენების მექანიზმის სახეობასა და ხასიათზე, მის გამომწვევ მიზეზებსა და ხელშემწყობ პირობებზე მიუთითებენ. ამ დანაშაულთა კრიმინალისტიკური ნიშნები სწორედ ამ მონაცემებში უნდა ვეძიოთ.

საგამოძიებო და ოპერატიულ-სამძებრო ღონისძიებათა სწორი, თანმიმდევრული გატარებით, დაუყოვნებლივ აღიძრება სისხლისსამართლებრივი დევნა, ხდება დასაბუთებული ვერსიების აგება და გაშლილი საგამოძიებო გეგმის შემუშავება.

სატრანსპორტო დანაშაულის გახსნის მეთოდოლოგია მჭიდრო კავშირშია კრიმინალისტიკურ მეთოდებთან და ტაქტიკასთან.

ნაშრომში განხილულია ისეთი საგამოძიებო მოქმედებები, როგორცაა: შემთხვევის ადგილის, გვამისა და სატრანსპორტო საშუალების დათვალიერება; დაკითხვა; სამედიცინო, ავტოტექნიკური და კრიმინალისტიკური ექსპერტიზა; ბრალდებულის დაკითხვა; საგამოძიებო ექსპერიმენტისა და ჩვენების ადგილზე შემოწმების ჩატარების ტაქტიკა; ამოცნობა.

ჩადენილ სატრანსპორტო დანაშაულთა სწორ კვალიფიკაციას არა მარტო თეორიული, არამედ დიდი პრაქტიკული მნიშვნელობაც აქვს: ამ პრობლემური საკითხის მართებულად გადაწყვეტის გარეშე, შეუძლებელია საერთოდ დამნაშავეობასთან ბრძოლის ამოცანების წარმატებით გადაწყვეტა, მართლმსაჯულების სწორი და ეფექტურად განხორციელება.

ყოველდღიურად მასობრივი ინფორმაციების საშუალებებით ვრცელდება ინფორმაცია საქართველოს მთელი მამულებით სხვადასხვა სიმძიმის ავტოსაგზაო შემთხვევებზე, შინაგან საქმეთა სამინისტროს სტატისტიკური მონაცემები ამ დანაშაულის რაოდენობის შესახებ და შედარებისათვის გაუფრთხილებელი დანაშაულების საერთო რაოდენობის ორ მესამედზე მეტი სწორედ ავტოსაგზაო შემთხვევებზე მოდის. ასეთ ვითარებაში საზოგადოების ბუნებრივი რეაქციაა დამნაშვე პირის მკაცრად დასჯის მოთხოვნა. მითუმეტეს როდესაც ქმედება ჩადენილია ალკოჰოლური ან ნარკოტიკული სიმთვრალის მდგომარეობაში, მაგრამ

რა მკაცრადაც არ უნდა დაისაჯოს ასეთი ქმედების ჩამდენი პირი, ეს უფრო შედეგთან ბრძოლაა და არა დანაშაულის პრევენცია.

ბიბლიოგრაფია

სამართლებრივი აქტები:

1. საქართველოს სისხლის სამართლის კოდექსი, თბ. 2018 წლის მდგომარეობით;

სამეცნიერო ნაშრომები:

1. ბაბილაშვილი ჯ., სატრანსპორტო დანაშაულის პრობლემები და სასამართლო

პრაქტიკა. თბ., ინტელექტი, 2004;

2. გოგნიაშვილი, ნ. კრიმინალისტიკა, თბ., მერიდიანი, 2012;

3. კვაშილავა ალ., დანაშაულის კვალიფიკაციის თეორიული პრობლემები და სისხლის სამართლის კერძო ნაწილის მიმოხილვა, თბ., იურიდ.აზრი, 2002;

4. კრიმინალისტიკა, ტ. 2, თბ., ნეკერი, 1995;

5. ლეკვეიშვილი მ., სისხლის სამართალი (განსაკუთრებული ნაწილი), თბ., ნორმა, 1996;

6. ლეკვეიშვილი, მ. თოდუა, ნ. მამულაშვილი, გ. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი, წ. II, თბ., მერიდიანი, 2017;

7. მჟავანაძე ზ., სისხლის სამართალი კერძო ნაწილი. კომენტარები, ქუთაისი, ქსუ გამ-ბა, 2000;

8. სისხლის სამართლის კერძო ნაწილი (წიგნი I) თბ., მერიდიანი, 2017;

9. სისხლის სამართლის სასამართლო პრაქტიკის კომენტარი, თბ., საქ. მეცნ. აკად. სახ. და სამართლის ინ-ტი, 2002;

10. ტურავა მ., სისხლის სამართალი ზოგადი ნაწილის მიმოხილვა. თბ., ბონა კაუზა, 2008;

11. ფაფიაშვილი შ., სამოხელეო და სატრანსპორტო დანაშაულთა გახსნის მეთოდოლოგია თბ., მერიდიანი, 2003;
12. წულაია ზ., სისხლის სამართალი კერძო ნაწილი თბ., ინტელექტი, 2003;

ინტერნეტ რესურსები:

1. <https://commerciant.ge/ge/post/2018-wels-2017-weltan-shedarebit-avtosagzao-shemtxvevebisas-dagupulta-raodenoba-11-it-shemcirda-tumca-moimata-dashavebulta-ricxvma> (ბოლო ნახვა: 27.06.2019)
2. <https://imedinews.ge/ge/saqartvelo/55730/2017-tsels-saqartveloshi-6079-avtoavaria-mokhda-8461-adamiani-dashavda> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)
3. <https://1tv.ge/news/avtoavariebis-shedegad-daghupulta-raodenoba-2018-wlis-pirvel-kvartalshi-gaizarda/> (ბოლო ნახვა: 26.06.2019)
4. <https://atsu.edu.ge/EJournal/BLSS/eJournal/Papers/AlaniaGimzeri.pdf> (ბოლო ნახვა: 27. 06.2019)
5. <https://kanonismacne.wordpress.com/2016/04/15/%E1%83%A1%E1%83%90%E1%83%92%E1%83%96%E1%83%90%E1%83%9D-%E1%83%9B%E1%83%9D%E1%83%AB%E1%83%A0%E1%83%90%E1%83%9D%E1%83%91%E1%83%98%E1%83%A1-%E1%83%AC%E1%83%94%E1%83%A1%E1%83%94%E1%83%91%E1%83%98-5/> (ბოლო ნახვა: 26.06. 2019)
6. <https://article42.ge/statiebi/article/43902-avtosagzao-shemthkhvebze-gamoyenebuli-sanqciebis-analizi> (ბოლო ნახვა; 27.06.2019)
7. https://studopedia.su/18_3993_metodika-rassledovaniya-dorozhno-transportnih-prestupleniy.html (ბოლო ნახვა: 28. 06. 2012)
8. https://studopedia.su/18_3993_metodika-rassledovaniya-dorozhno-transportnih-prestupleniy.html?fbclid=IwAR2vvm-IXL0SGeUZsoq3mIfqjYsUNkIzDAdpkvj_r6Zg9bzw1AHCM9OetyU (ბოლო ნახვა: 20. 06.2019)

სასამართლო გადაწყვეტილებები:

1. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2019 წლის 16 აპრილის N2კ-626აპ.-18 განჩინება.
2. საქართველოს უზენაესი სასამართლოს 2003 წლის 10 ივნისის N2კ-23-I-03 განჩინება.