

РЕШЕНИЕ

№ 60163

София, 18 април 2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

ВЪРХОВЕН КАСАЦИОНЕН СЪД на Република България, трето наказателно отделение, в открито съдебно заседание на двадесет и първи октомври две хиляди двадесет и първа година, в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: ЛАДА ПАУНОВА
ЧЛЕНОВЕ: ДАНИЕЛА АТАНАСОВА
КРАСИМИРА МЕДАРОВА

при секретаря Илияна Петкова
и в присъствието на прокурора Галина Стоянова
като изслуша докладваното от съдия Даниела Атанасова наказателно дело № 652/2021г., за да се произнесе, взе предвид следното:

Касационното производство е образувано по жалби на адв. Д. С. и адв. И. Л. – защитници на подсъдимия Д. М. и на адв.И. Й., защитник на подс.Р. П. срещу въззивно решение № 7 от 16.04.2021г., постановено по в.н.о.х.д. № 260/20г. по описа на Апелативен съд - Варна.

В срока по чл.351, ал.4 от НПК е депозирано допълнение към жалбата на адв.Л., изготвено от нея и адв.Д..

В жалбата на адв.С. се релевират всички касационни основания по чл.348, ал.1 от НПК. Изложени са аргументи в няколко пункта: пункт едно е в подкрепа на оплакването за допуснати нарушения на материалния закон, касателно правната квалификация на деянието “особено тежък случай”; от пункт втори до четвърти, включително - за допуснати съществени процесуални нарушения – липсата на мотиви и нарушения при събирането и оценката на доказателствата и в пункт пети за явна несправедливост на наложеното наказание. Исканията, които се правят са в условията на алтернативност: за отмяна на въззивното решение и връщане на делото на въззивната инстанция за ново разглеждане, за намаляване размера на наказанието или изменение на решението, като подс.М. бъде оправдан по квалификацията “особено тежък случай”.

В касационната жалбата на адв.Л. се сочат допуснати от въззивната инстанция съществени процесуални нарушения, нарушения на материалния закон и явна несправедливост на наказанието. Оплакванията във връзка с касационното основание по чл.348, ал.1, т.2 от НПК са за липсата на мотиви на въззивното решение. Също така се излагат аргументи за явна несправедливост на наказанието. Доводи в подкрепа на твърдението за допуснато нарушение на материалния закон не се сочат. В допълнението на касационната жалба, изготвено от адв.Л. и адв.Д., са развиват подробни съображения в подкрепа на всички касационни основания. Искането е за отмяна на въззивното решение и връщане на делото за ново разглеждане или за намаляване размера на наложеното наказание.

Касационните оплаквания в жалбата на адв.И. Й. са по всички основания на чл.348, ал.1 от НПК. Касаторът акцентира на твърдението, че подзащитният му е осъден по непредявено обвинение. Прави оплакване и за липсата на мотиви, както и твърди, че част от изводите на въззивния съд почиват на предположение. Също така се излагат аргументи в подкрепа на тезата на защитника за игнориране на доказателства. Излагат се доводи и за явна несправедливост на наказанието. Искането, което се прави е за оправдаване на подсъдимия Р. П., а алтернативно за връщане на делото за ново разглеждане.

В съдебното заседание пред настоящата инстанция, адв.Л., защитник на подс.М. поддържа касационната жалба, ведно с допълнението към нея. Твърди, че при постановяване на въззивния акт съдът е допуснал съществени процесуални нарушения, които се свеждат до липсата на мотиви, игнориране на доказателства, както и необсъждане възражения на защитата. Сочи неизпълнение на задълженията на съда за разкриване на обективната истина, като намира за опорочен цялостния процес на формиране на вътрешното убеждение на съда. Твърди, че липсва отговор на възражението на защитата за изключването на протокола за оглед от доказателствения материал, а това е било необходимо предвид факта, че след катастрофата местопроизшествието не е било запазено, поради което протоколът не отразява реалното състояние на транспортното произшествие. След този порочен оглед органите на досъдебното производство не са уважили искания на защитата за събиране на доказателства, без които вещите лица не могат да дадат обективно заключение. Намира за неясни мотивите на съда, с които е отговорено на възражението, че при извършения оглед на железния състав са участвали представители на фирмата "Б.", собственик на процесния влак. Навеждат се доводи и във връзка с липсата на безспорност досежно установеността на положението и състоянието на „прословутата“ стрелка №5, като се твърди, че свидетелите и вещите лица трудно се ориентират по снимките, които са неясни, както и че снимковият материал не може да изпълни предназначението си да допълни информацията, съдържаща се в протокола за оглед. На следващо място се възразява относно отказа на съда да изслуша в пълнота и да кредитира показанията на свидетелите, посетили местопроизшествието в различни качества и описващи възприетите от тях факти, включително специалисти в определени области на познанието, притежаващи специални знания, с доводи, че са давали отговори като вещи лица. Според защитника в случая от значение е непосредственото възприятие на фактите от тези свидетели, а отказът на съда да кредитира показанията им противоречи на принципа на чл.14 от НПК, както и на логиката на правото. Също така, във връзка със стрелка № 5 оспорва приетото от съда, че тя е била в заключено положение. Излага подробни аргументи в подкрепа на тезата си, че стрелката не е била заключена, включително и, че не е била изправна. Във връзка с последното защитникът се позовава на констатирани при тази стрелка дефекти и особености, които обосновават извод за нейното лошо състояние. Обобщено счита, че всички пороци на въззивния акт, които са релевирани в жалбата, допълнението и в съдебното заседание сочат на липса на мотиви и игнориране на доказателства, което е съществено процесуално нарушение.

Адвокат Д., защитник на подс.М. моли за уважаване на касационната жалба по съображенията, изложени в нея и допълнението. Счита, че основен недостатък на съдебния акт е липсата на отговор на възраженията на защитата, както и непредприети действия за разкриване на обективната истина. Излага мотиви защо протоколът за оглед е непълен и не отразява действителното положение, както и, че не може да бъде допълвано неговото съдържание, тъй като не е изготвен по предвидения в закона ред. Оспорва изводите на съда по кредитиране заключенията

на вещите лица, относно стрелка № 5, предвид заявеното от самите експерти, че изводите им са теоретични. Във връзка с експертните заключения се позовава на становището на вещите лица, отказали да определят безопасната скорост на преминаване на влака през стрелки № 1 и № 5, тъй като това би имало вероятен характер, поради което оспорва изводите на съда и досежно приетата безопасна скорост от 40 км/ч., която всъщност е разрешената. Твърди, че във връзка с тази проблематика е направено възражение пред апелативния съд, което счита за „изключително сериозно“, но същото не е било обсъдено. Също така защитникът твърди, че не е обсъдено възражението относно приетата от съдилищата причина за инцидента - високата скорост на движението на влака, като е игнориран въпросът за състоянието на железопътния път, както и този относно движението на вагон № 6, което е значимо за установяване на действителната причина и механизъм на произшествието. На следващо място, защитата се позовава и на липсата на отговор на възраженията във връзка с пробитата цистерна – вагон № 10, като излага подробни мотиви в подкрепа на твърдението си. Адвокат Д. възразява срещу приетото от съда, че сигнализацията на входните и изходни светофори е работела. Защитникът оспорва игнорирането на показанията на св.З. Ж., който е квалифициран специалист в ЖП транспорта и е посетил Х. след инцидента. Релевират се и твърдения за игнориране на данните за неспазването на правилата за безопасен превоз, във връзка с промяната в разписанието за движение на процесния влак и с превозването на опасни товари. Също така се твърди, че атакуваният съдебен акт е постановен при нарушение на материалния закон, тъй като не е установена безопасната скорост, а съдът е приел произволна такава. Намира за произволни изводите на съда, тъй като безопасната скорост е фактически въпрос, докато разрешената такава е нормативно определена. Все във връзка с нарушения на материалния закон се сочи, че изводите на въззивния съд за престъпна упоритост от страна на подсъдимите противоречат на констатациите, че извършеното деяние е непредпазливо. Изразява становище, че съдът в противоречие със закона е извел личната степен на обществена опасност на подсъдимите от настъпилите тежки престъпни резултат и от характеристиките на изпълнителното деяние. По отношение на явната несправедливост на наложеното наказание на подсъдителя се позовава на нарушения на правото на справедлив процес. Моли за уважаване на касационната жалба.

Адвокат С., защитник на подс.М., поддържа касационната жалба и доводите на другите защитници. Твърди, че съдът е допуснал нарушения на фундаментални принципи относно събирането на доказателства в наказателния процес. Присъединява се към становището на останалите защитници, че е в разрез с правилата на наказателния процес да се цени протоколът за оглед на местопроизшествие като източник на доказателства, предвид допуснатите процесуални нарушения при извършване на това следствено действие. Счита, че процесуално нарушение е допуснато и при произнасяне на съда по въпроса относно компетентността на вещите лица, изготвили техническите експертизи, като твърди, че същите могат да се считат за предубедени, тъй като някои от тях са преподаватели във Висшето транспортно училище. Тази проблематика по мнение на защитника е била пренебрегната от съда и е оставена без коментар. В подкрепа на тезата си адв.С. излага подробни аргументи.

Адвокат Й., който е защитник на подс.П., поддържа касационната жалба по посочените в нея основания. Твърди, че първата инстанция е била предубедена, тъй като е възприела подхода на прокуратурата по събиране на доказателства. Решението на АС – Варна е постановено при нарушения на материалния закон, тъй като подсъдителят му е осъден без да са събрани каквито и да било доказателства

за нарушение на задълженията му като локомотивен машинист второ лице. Подробно се спира на правната рамка на обвинението, предвид бланкетния състав на престъплението по чл.343 от НК и във връзка с инкриминираните факти. На следващо място излага аргументи за това, че не са събрани доказателства, че доверителят му не е изпълнил задълженията си по съобщаване на възприетите от него сигнали на машинист второ лице. Пзовава се на правилото, че когато едно твърдение на подсъдимия не е опровергано от доказателствата, то следва да бъде кредитирано. Обобщено смята, че е нарушен материалният закон, тъй като обвинението не е доказано. Защитникът аргументира и оплакването в жалбата за допуснати нарушения на процесуалните правила, касателно мотивите и оценката на доказателствата. Във връзка с твърдението за явна несправедливост на наказанието оспорва подхода на контролирания съд при определянето му, тъй като не са отчетени всички смекчаващи обстоятелства, както и техния превес над отегчаващите обстоятелства. Нещо повече, защитникът се позовава на наличието на многобройни смекчаващи обстоятелства и едно изключително – когато влакът е горял и се е взривявал подзащитният му е рискувал живота си, преминавайки през цялото местопроезшествие, и обезопасявайки последните вагони. Пледира за оправдаване на подс.П. или алтернативно за приложението на чл.55 от НК.

Адвокат Д., повереник на всички частни обвинители, оспорва касационните жалби. Възражава на оплакванията за допуснати съществени процесуални нарушения, излагайки свое виждане за проведения оглед, разпита на свидетеля Л. П., заключенията на вещите лица. Твърди, че вината на двамата машинисти е безспорно доказана, като и двата съдебни състава приемат, че те са били на съответното място в локомотива, имали са видимост и не са изпълнили задълженията си, което е довело до настъпването на вредоносния резултат. Моли наказанията да бъдат потвърдени, така както са определени.

Представителят на ВКП изразява становище за законосъобразност на атакуваното въззивно решение. Счита, че апелативният съд не е допуснал съществени процесуални нарушения. Подробно е анализирал доказателствата, като не е даден превес на едни за сметка на други. Сочи, че възраженията на защитата, релевиращи в допълнението на касационната жалба са били поставени на вниманието на въззивния съд и са намерили отговор в съдебния акт. За неоснователни намира възраженията на защитниците на двамата подсъдими за неправилно приложение на материалния закон, и по-точно оспорваната правна квалификация „особено тежък случай“. Намира наложените наказания за справедливо определени и съответни на целите на генералната и специална превенции. Моли въззивното решение да бъде оставено в сила.

Подсъдимият Д. М. моли за уважаване на касационната жалба.

Подсъдимият Р. П. прави искане да бъде оправдан.

Върховният касационен съд, след като обсъди доводите на страните и в пределите на правомощията си по чл.347, ал.1 от НПК, намери следното:

С присъда №2 от 22.01.2020г., постановена по нохд № 349/17г. по описа на ОС – Шумен подсъдимият Д. А. М. е признат за виновен в това, че на 10.12.2016г. в района на гара Х., обл.Ш., при управление на подвижен железопътен състав – товарен влак № 90570, съставен от два локомотива и 26 броя вагони –цистерни, пътуващ по жп линия № 9 по направление Бургас – Русе, като машинист локомотивен – първо лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгласно чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба № 58 от 02.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно – чл.19, ал.1, т.4, вр. чл.288; чл.317, т.3 и чл.324, ал.4, т.5, вр. ал.1 и в нарушение на правила от “Инструкция за

работа на локомотивния машинист”, издадена от 04.02.2015г., утвърдена от управителя на “Б. Р. К.” Е. – Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП “Национална компания железопътна инфраструктура”, а именно: т.15, б.”А”, т.17, б.”Д”, и т.17, б.”Е”, като при наредено влизане в гара Х. на трети отклонителен коловоз, не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40км/ч., след което не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал “Вход, разрешен със скорост 40км/ч. при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен.”, като управлявал влака със скорост 78км/ч. и не е намалил скоростта до 40км/ч., в резултат на което е последвало дерайлиране на влака и повреждане на вагон-цистерни от състава на композицията, изтичане на превозван газ пропилен и последвал взрив и по непредпазливост причинил смърт на седем лица: А., Р. Р., Ф. А. С., Т. Ю. А., А. А. М., Ш. С. И., Д. Т. Ю. и Б. Ю. А.; тежки телесни повреди на четири лица: Н. Е. Х., Р. А. Р., Г. Г. М. и Ц. Г. А. и средни телесни повреди на десет лица: Р. С. И., Р. Х. Х., Г. Б. М., И. Х. Ю., Е. И. А., Х. А. Х., Х. Р. С., Н. Ц. С., Ю. Т. Ю. и М. Е. Х., като с деянието са причинени смърт на повече от едно лице – на седем лица и съставомерни телесни повреди на 14 лица, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване с подсъдимия Р. П. и случаят е особено тежък, поради което и на основание по чл.343, ал.4, вр. ал.3, б.”Б”, пр.2, вр. ал.1, б.”Б”, и б.”В”, вр. чл.342, ал.1, пр.1 от НК, му е наложено наказание лишаване от свобода за срок от петнадесет години, което да изтърпи при първоначален общ режим. Подсъдимият е оправдан по първоначално повдигнатото обвинение във връзка с възведената формулировка на нарушенията, включени в бланкета на норма на обвинението и за нанесени средни телесни повреди на лицата Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М..

На основание чл.343г от НК на подс.М. е наложено наказание лишаване от право да упражнява професията на “машинист-локомотивен, влакова работа” за срок от седемнадесет години.

Със същата присъда подсъдимият Р. С. П. е признат за виновен в това, че на 10.12.2016г. в района на гара Х., обл.Ш., при управление на подвижен железопътен състав – товарен влак № 90570, съставен от два локомотива и 26 броя вагони – цистерни, пътуващ по жп линия № 9 по направление Бургас – Русе, като машинист локомотивен – второ лице на локомотив № 86003, нарушил правилата за движение, установени съгласно чл.115 от Закона за железопътния транспорт в Наредба № 58 от 02.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, а именно: чл.19, ал.1, т.4, вр. чл.288; чл.317, т.3 и чл.324, ал.4, т.5, вр. ал.1 и в нарушение на правилата на чл.33, б.”В” от “Инструкция за работа на локомотивния машинист”, издадена от 04.02.2015г., утвърдена от управителя на “Б. Р. К.” Е. – Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП “Национална компания железопътна инфраструктура”, като машинист локомотивен второ лице не обявил и не изпълнил незабавно, точно и безусловно указанията на сигнала на предупредителния светофор, който с една мигаща жълта светлина указвал, че входният светофор е отворен и е разрешено движението с определена за влака скорост, с готовност скоростта да се намали при входния светофор до 40км/ч., след което не обявил и не изпълнил указанията на сигнала и на входния светофор, който с две жълти светлини указвал “Вход, разрешен със скорост 40км/ч. при входния светофор и готовност за спиране! Изходният светофор е затворен.”, в резултат на което е последвало дерайлиране

на влака и повреждане на вагон - цистерни от състава на композицията, изтичане на превозван газ пропилен и последвал взрив и по непредпазливост причинил смърт на седем лица: А. Р. Р., Ф. А. С., Т. Ю. А., А. А. М., Ш. С. И., Д. Т. Ю. и Б. Ю. А.; тежки телесни повреди на четири лица: Н. Е. Х., Р. А. Р., Г. Г. М. и Ц. Г. А. и средни телесни повреди на десет лица: Р. С. И., Р. Х. Х., Г. Б. М., И. Х. Ю., Е. И. А., Х. А. Х., Х. Р. С., Н. Ц. С., Ю. Т. Ю. и М. Е. Х., като с деянието са причинени смърт на повече от едно лице – на седем лица и съставомерни телесни повреди на 14 лица, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване с подс.Д. М. и случая е особено тежък, поради което и на основание чл.343, ал.4, вр. ал.3, б."Б", пр.2, вр. ал.1, б."Б", и б."В", вр. чл.342, ал.1, пр.1 от НК, му е наложено наказание лишаване от свобода за срок от десет години, което да изтърпи при първоначален общ режим. Подсъдимият е оправдан по първоначално повдигнатото обвинение за нарушение на т.35 от "Инструкция за работа на локомотивния машинист" и за нанесени средни телесни повреди на лицата Н. Е. Х., Р. А. Р. и Г. Г. М.

На основание чл.343г от НК на подс.П. е наложено наказание лишаване от право да упражнява професията на "машинист-локомотивен, влакова работа" за срок от дванадесет години.

С въззивно решение № 7 от 16.04.2021г. , постановено по внохд № 260/20г. по описа на АС – Варна е потвърдена първоинстанционната присъда.

По отношение на жалбите и допълненията към тях, депозиращи от защитниците на подсъдимия Д. М.

На първо място следва да бъдат обсъдени доводите за допуснати съществени процесуални нарушения. Оплакванията така, както са релевирани и поддържани от тримата защитници и подсъдимия, могат да бъдат систематизирани в две насоки – твърдения за допуснато нарушение от категорията на абсолютните – липса на мотиви, както и нарушения при събирането и оценката на доказателствата.

Неоснователни са възраженията за липса на мотиви. Атакуваният съдебен акт е въззивно решение, което следва да отговаря на изискванията на чл.339, ал.1 и ал.2 от НПК. В случая апелативната инстанция е изготвила съдебен акт, който е съответен откъм съдържание с изискванията на закона. Съдът е анализирал доказателствената съвкупност, извел е фактически констатации, въз основа на които е направили съответните правни изводи. Също така видно от съдържанието на решението и процесуалните документи, с които е бил сезиран, въззивният съд е отговорил на доводите на страните. Подсъдимият и защитниците му намират дадените отговори за формални, явно неудовлетворени от отхвърлянето на възраженията им, отново ги навеждат пред настоящата инстанция, но това не обосновава немотивираност на атакувания акт. Принципно доколкото въззивният съд не е достигнал до различни фактически изводи от тези, изведени от първостепенният съд, не се е налагало да обсъжда подробно всичко онова, което е задължително за мотивите на първоинстанционната присъда. Този състав единствено констатира ненужно повторение на експертните заключения, които първоначално се възпроизвеждат, след това са предмет на коментар и оценка и отново се анализират при отговорите на възраженията. Достатъчно е било същите да бъдат обсъдени еднократно в хода на аналитичната дейност. Това не води до порок на съдебния акт, доколкото е обусловено и от съответния стил и виждане на съда за структуриране на съдебния акт и не излиза от рамките на законоустановените изисквания за съдържание, но създава впечатлението за фаворизиране на експертната като способ за доказване. Тук е мястото да се

посочи, че при делата с обвинение за престъпления по транспорта, експертизите имат съществено значение както за проверка на събрани доказателства, така и за събирането на нови, предвид спецификата на този вид престъпления, без това да води до ограничения в използването на останалите способи за доказване, както и игнориране на доказателствените източници, които установяват обективни данни, имащи значение за предмета на доказване. Във връзка с мотивите на атакувания акт същественото е, че волята на съда е ясна и недвусмислено изразена. Ето защо невярно е твърдението на защитниците на подс.М., че контролираният съд е базирал изводите си само въз основа на експертните заключения. Прочитът на мотивите сочи, че съдът наред с експертизите е обсъдил и останалия доказателствен материал.

На следващо място, настоящият касационен състав не констатира допуснати от въззивния съд нарушения на процесуалните изисквания на чл.13, чл.14 и чл.107, ал.5 от НПК. Оценката на доказателствата е суверенна дейност на съда, като касационната инстанция се произнася в рамките на установените от инстанциите по същество фактически положения, не може да установява нови такива, както и не може да се намесва или да замества вътрешното убеждение на решаващите съдилища. Поради това, на проверка подлежи само правилността на процеса на формиране на вътрешното убеждение у решаващите съдебни състави и спазване на задължението за обективно, всестранно и пълно изясняване на обстоятелствата по делото, както и дали са предприети всички мерки за разкриване на обективната истина по делото. Апелативният съд не е допуснал недооценяване, подценяване или превратно тълкуване на доказателствата и доказателствените средства. Изяснени са всички въпроси, касателно предмета на доказване, макар това да е било съпроводено с някои затруднения, предвид мащабите и особеностите на железопътния инцидент, който се е случил на гара Х..

Защитниците оспорват законосъобразността на извършения оглед на местопроизшествието и процесуалната годност на протокола за оглед като писмено доказателствено средство, респективно законосъобразността на изводите, които се основават на данни от огледа. Мотивите им са, че местопроизшествието не е запазено. Този въпрос не е спорен по делото и не се налага обсъждането на всички аргументи, развити в жалбата за промени в района на произшествието още в деня на инцидента. Принципно огледът на местопроизшествието цели да бъдат запазени следи от местопрестъплението и други данни, необходими за изясняване на обстоятелствата по делото, като до извършването му следва да се вземат мерки да не се заличават следите. В случая, както е посочено и в допълнението към жалбата, ситуацията на гара Х. след дерайлирането на част от влаковата композиция, след изтичането на газ пропилен от едната цистерна, последвалите взривове, както и пожарите, е била изключително усложнена, нетипична по мащаб, по последици, както и по необходимостта от предотвратяване на евентуално изтичане на газ от останалите цистерни(композицията е включвала двадесет и шест цистерни с пропилен и пропан бутан), както и за запазване живота и здравето на хората. При създалата се ситуация първостепенно е било предприемането на действия за локализиране на аварията във възможно най-малък периметър, и осигуряване безопасност на живущите, като не може да се пренебрегне и необходимостта от създаване на безопасна среда за извършване на каквито и да било действия от компетентните органи. Не случайно още на 10.12.2016г. е бил въведен в действие националният план за защита при бедствия – част „Действия при големи катастрофи“, извършена е пълна евакуация на жителите на [населено място]. С оглед на всичко това създаденият щаб е предприел действия по изтеглянето на вагоните с пропилен и пропан бутан, като преди това те са

обливани с вода. Действията по изтегляне на всички цистерни на безопасно място са били извършени от съответните екипи и техника, които са били в района на произшествието след настъпването му. Първоначално в деня на инцидента, в района са били кметът на селото, представители на държавни структури, имащи компетентност и задължение за действие при бедствия и аварии, служители на БДЖ, на „Б. ДМ „Е. и „Б. Р. К.“ Е.. В тази връзка е необходимо да се отбележи, че стрелка № 5 (по отношение на която са най-спорните моменти по делото) се е намирала в район от местопроизшествието, изискващ пълно обезопасяване, за да се извършат съответните следствени действия. При тези констатации от значение е дали намерените при огледа на местопроизшествието находки, два дни след случилото се, са в състоянието, в което са били по време на дерайлирането на влака, или са налице последващи въздействия върху тях, които да са довели до някаква промяна. Това от своя страна е изисквало решаващите съдилища да извършат прецизна проверка на констатациите, закрепени в протокола за оглед. Контролираният съд не може да бъде упрекнат в безкритичност в дейността си по проверка и оценка на данните, събрани при огледа на местопроизшествието, като още в хода на първоинстанционното съдебно следствие са предприети действия от първостепенния съд по проверка на данните относно инфраструктурата и по-точно на стрелки № 1 и № 5, които са били предмет на огледа. Във връзка с доводите за непредприети действия от страна на прокуратурата по установяване на действителното състояние на местопроизшествието и изземване на веществени доказателства, защитниците на подс.М. се позовават и на множеството молби на обвиняемите и представителите на превозвача за извършване на оглед и изземване на стрелка № 5 като веществено доказателство. Действително в кориците на делото се намират такива молби, които са били оставени без уважение. Единственият начин за разкриване на обективната истина, както и за охраняване правата на подсъдимите лица, е извършване на преценка от съда на основателността на направените доказателствени искания, и при необходимост събирането на нови доказателства. Следва да се посочи, че в хода на съдебното следствие са положени значителни усилия за преодоляване на тези неблагоприятия. Първоинстанционният съд в хода на съдебното следствие е събрал възможния и достатъчен обем доказателства, включително и чрез нови писмени, гласни и веществени доказателствени средства, които е проверил, назначавайки допълнителни и повторни експертизи. Въззивният съд се е произнесъл въз основа на доказателствените материали, събрани от първата инстанция, като ги е счел за достатъчни за обезпечаване на изводите му по фактите и правото. В правомощията на решаващите съдилища е преценката за обема и вида доказателства, които да бъдат събрани, както и кои доказателствени средства да бъдат използвани в тази й дейност. Независимо от това тази преценка не е субективна, а следва да е обусловена от обстоятелствата, включващи се в предмета на доказване, доказателствата да допринасят за тяхното изясняване и да са установени по реда, предвиден в НПК. Също така, от компетентността на решаващите инстанции е и преценката за необходимостта от проверка на вече събрани доказателства, което е сторено. В съдебната фаза на процеса възможността да бъде иззета като веществено доказателство стрелка № 5 вече е била изключена, предвид изминалото време и извършените възстановителни дейности по релсовия път, затова първата инстанция, която е констатирала доказателствен дефицит, по искане на страните и по свой почин е събирала нови доказателства и е извършвала проверка на събрани доказателствени материали.

По-нататък неоснователно е твърдението, че въззивният съд не е отговорил на доводите за опороченост на протокола за оглед, липсата на описание в него на

стрелка №5 и извеждането на изводи по „неясните“ за съда, страните и вещите лица снимки на тази стрелка. Освен, че въззивният съд е отговорил на тези възражения, правилно е съобразил, че огледът на местопроизшествието е проведен два дни след инцидента, като по причините посочени по –горе мястото на произшествието не е запазено в първоначалното състояние, но това не води автоматично до опорочаване на извършеното следствено действие. Спорните констатации от протокола за оглед са тези, касаещи стрелка №5. Данни по делото за механично въздействие върху тази стрелка след произшествието, които да са довели до промени в състоянието ѝ, в което е била непосредствено след дерайлирането на влака и падането на стълбове от контактната мрежа, не са събрани. Първата инстанция е положила максимални усилия за изясняване на спорния въпрос дали стрелка № 5 е била намерена в заключено положение, предвид отразеното в протокола, че състоянието на стрелката е такова, каквото е заснето на снимковия материал, без да е направено описание на нейното състояние. Контролираният съд подробно е изложил аргументи за допустимостта снимките да бъдат включени сред доказателствения материал, предвид разпоредбата на чл.126 от НПК – „Изготвяне и прилагане по делото на веществени доказателствени средства“, тъй като снимковият материал е неразделна част от протокола за оглед на местопроизшествие. Необходимо е да се посочи, че значителна част от всички направени 175 бр. снимки са с ясно изображение, което е позволило да бъдат използвани от вещите лица в хода на експертните им проучвания. Нещо повече, те не са единствените въз основа на които са базирани изводите на решаващите инстанция по фактите. Проведени са били разпити на свидетели, които непосредствено са възприели местопроизшествието, сред които специалисти в областта на железопътния транспорт и железопътната инфраструктура: чуждите граждани Х. А., З. Ж. и Л. П., както и на Н. Д., С. И., Д. Т. и М. М., като целта на тези разпити е била именно установяване на техните непосредствени възприятия от мястото на инцидента в дните след катастрофата. Събраната информация от показанията на свидетелите и устните разяснения на експертите, дадени при предявяване на снимковия материал в хода на разпитите им, е била проверена с назначаването на нови и допълнителни технически експертизи, както и с проведения от съда оглед на стрелка № 5 в хода на съдебното дирене.

Въззивният съд е отговорил на възражението на защитата на подс.М. относно отказа на първата инстанция да кредитира показанията на свидетели, които имат компетентност в областта на железопътното дело. Този отговор е даден в обсъденото по пункт 4 възражение(л.184 от решението), макар и в коментар на свидетелските показания досежно състоянието на стрелка № 5. Контролираният съд е възприел изводите на първата инстанция за некредитирането показанията на тези свидетели само в частта, в която същите съдържат извод за състоянието на стрелка № 5, тъй като тези изводи изразят субективни мнения, съждения, и оценки, което е в разрез с критериите по чл.117 от НПК. Дал е вяра на свидетелските им показания относно непосредствените им възприятия за състоянието на стрелката и в частност на отделните ѝ елементи. В допълнението на жалбата подробно на няколко страници са развити аргументи по отношение правната същност на свидетелските показания и експертизата, както и защо е недопустимо игнорирането на показанията на свидетелите, притежаващи специални знания в определени области. Принципните изложения, изводими от тълкуването на разпоредбите на процесуалния закон, както и утвърденото в практиката и доктрината, не са спорни и не налагат подробен коментар, но е необходимо да се посочат някои аспекти. Експертизата е сред видовете способности за доказване, които изчерпателно са определени в разпоредбата на Глава

четиринадесета от НПК. Свидетелските показания са гласни доказателствени средства. Няма спор, че способите за доказване не са доказателства защото не са обективни факти от действителността. Те се различават и от доказателствените средства. Способите за доказване са предвидените в наказателния кодекс процесуални действия по събиране и проверка на доказателствата и доказателствените средства. Доказателствените средства са начините за възпроизвеждане на доказателства или други доказателствени средства. Със свидетелски показания могат да се възпроизведат всички факти, които свидетелят е възприел и които могат да допринесат за разкриване на обективната истина. Експертизата може да установи нови факти, но в хода на извършените изследвания на вече събрани данни. Разпоредбите на НПК са ясни относно правата и задълженията на свидетелите при депозиране на показания, които имат значение за процесуалната им годност, както и относно доказателствената стойност на експертното заключение. В настоящия казус първоинстанционният съд не е бил прецизен в мотивите, за да не кредитира показанията на свидетелите, които принципно притежават компетентност и са експерти в областта на железопътната инфраструктура. Контролираният съд е направил опит да прецизира мотивите на първия съд, но е могъл да бъде по-задълбочен и по-прецизен. Независимо от това не може да се приеме за основателно твърдението, че същият е противопоставил заключенията по експертизите на свидетелските показания. При обсъждане на спорните моменти по делото, които имат значение за установяване на обективната истина, апелативният съд е коментирал не само експертизите, но и свидетелските показания, като следва да се посочи, че показанията на свидетелите, притежаващи специални знания, са били сред доказателствените материали, предоставени на експертите, като съобщеното от тях е било предмет на професионална оценка наред с всички останали данни. Обстоятелството, че заключенията по техническите експертизи, в частност касаещите състоянието на стрелка № 5, са били ценени с доверие от решаващите съдилища, не означава, че са били подменени експертни становища или подценени данните, установени от другите доказателствени средства. Напротив, заключенията на експертизите са били кредитирани като кореспондиращи с другите гласни и писмени доказателствени средства. Много подробно в допълнението към жалбата е аргументирана тезата за допустимостта свидетели да дават показания, в които да изразят професионалното си мнение, като пример са посочени разпитите в качеството на свидетели на лекари по делата за лекарска грешка или строителни инженери при злополуки на строителни обекти. Не е спорно както по отношение на посочените като примери дела, така и по настоящото дело, че свидетелите, специалисти в дадената област, са длъжни да дават показания за възприетите от тях факти, могат да изразят и личното си професионално становище по дадена проблематика, но без да правят изводи дали има нарушение на законоустановени правила и кое е лицето, което ги е нарушило. В случая изводите на съда за това, че стрелката е била заключена почиват на редица доказателства, събрани с различни по вид доказателствени средства и имащи значение за проследяване какво е било състоянието ѝ преди произшествието, какви действия са предприети от стрелочника, как е действало заключващото устройство, в какво състояние е била намерена след дерайлирането на влака. На вещите лица, изготвили заключенията по техническите експертизи е бил предоставен пълния обем от доказателствени материали, сред които и показанията на горепосочените свидетели, специалисти в областта на железопътния транспорт, като съобщената от тях информация е била обект на експертен коментар. Също така следва да се посочи, че информацията от депозираните в съдебната фаза на процеса показания на свидетелите З. Ж., Х. А. и

Л. П., са били сред материалите, обсъдени от допълнителната комплексна съдебно-техническа железопътна експертиза, която е разполагала с цялата доказателствена база, събрана не само на досъдебното производство, но и в хода на първоинстанционното съдебно следствие. Коментар е направен на показанията на З. Ж. относно техническото състояние на пътя, както и възприетите от св.А. - „разхлабен“ тирфон и видимото неприлепване на началото на дясната езикова релса към раменна релса на стрелка № 5. Също така направените изводи са базирани и на съобщенията от тях визуални възприятия от местопроизшествието, включително и от представените снимковни материали от последния свидетел.

Във връзка с възраженията на защитата относно оценката на показанията на св.Л. П., който свидетелства за лошото техническо състояние на железния път, е необходимо да се посочи, че първата инстанция неубедително е аргументирала тезата си за съмнения в безпристрастността на свидетеля, предвид заплащането на неговите разходи по пътуването и пребиваването в страната от фирмата превозвач. Въззивният съд, макар и да не е направил коментар на показанията на свидетеля, е отговорил на възражението като е коментирал техническото състояние на железния път, и е приел, че същото е недобро. Изследвани са въпросите за състоянието на железния път преди и след произшествието, както и дали е налице причинна връзка между състоянието на пътя и транспортното произшествие. Проблематиката за недоброто състояние на железопътната мрежа в процесния участък е изяснена по делото и е отчетена от решаващите инстанции. Констатирани са пропуски и в документацията, като например - не са съхранявани в електронен вид данни от провеждани измервания на параметрите на железния път и стрелките в ненатоварено състояние, не са правени измервания в натоварено състояние. Освен общото състояние на пътя, съдът, в отговор на горното възражение е разгледал въпроса и коментирал събраните данни касателно техническото състояние на стрелка № 5, преди инцидента, след него и след възстановяването ѝ. Изводите на съда, че недоброто поддържане на железния път и наличието на някои отклонения в техническото му състояние не са в причинна връзка с настъпилия противоположен резултат, са изведени от събраните данни чрез гласните и писмени доказателствени източници, проверени с назначените експертизи. Извършена е проверка и на осигурителните съоръжения на гара Х., а именно Релейна уредба с ключови зависимости (РУКЗ), която е с разпоредителен апарат, намиращ се в помещението на дежурния ръководител движение (в приемното помещение на гарата) и изпълнителни апарати, намиращи се в стрелочните постове в гърловините. Освен, че е изяснен механизмът по който е работила системата, е пояснено от експертите, че при повреда на РУКЗ разрешителните показания на светофорите автоматично преминават в забранителни червени светлини на входния светофор. Изследван е и въпросът за техническата изправност на подвижния железопътен състав, като съдът е кредитирал с доверие заключението на техническата експертиза, според което произшествието не е предизвикано от техническото състояние на нетяговия подвижен състав на вагоните.

Неоснователни са оплакванията на защитниците, че констативният протокол от 13.12.2016г. е приобщен към доказателствената съвкупност в разрез с процесуалните правила. Констативният протокол на самостоятелно основание се явява писмен документ и отразените в него данни относно състоянието на железния път могат да бъдат ползвани във връзка с други доказателства. Констативният протокол не притежава доказателственото значение на протоколите, съставени при условията и реда на НПК - чл.131 от НПК, поради което информацията, която съдържа, изисква проверка чрез доказателствените средства и способите за доказване, предвидени в НПК, за да може да се установи

дали данните, които той съдържа, имат значение за наказателното производство. По настоящото дело горепосоченият протокол е съставен в изпълнение на задължения на компетентни органи, произтичащи от чл.71, ал.2 и чл.81, ал.1, т.9 от Наредба № 59 от 05.12.2006г. за управление на безопасността на в ж.п. транспорта, от комисия с представители на железопътната инфраструктура ДП „НКЖИ“ и превозвача „Б.- ДМ“ О. София. Участвалите в комисията са били разпитани в хода на съдебното следствие и същите са депозирали показанията относно констатациите, които са направили на 13.12.2016г.

Доводи за липсата на безпристрастност на вещите лица, изготвили техническите експертизи са били правени и пред двете долни инстанции, като аргументирано са били отхвърлени. Настоящата инстанция ги споделя изцяло, поради което не се налага да ги преповтаря.

Неоснователно е твърдението, че при постановяване на присъдата съдът се е позовал на експертните заключения, въпреки заявеното от вещите лица, че изводите им са теоретични. Примерите, посочени в допълнението на касационната жалбата са само по отношение заключението на комплексната специализирана съдебно-техническа експертиза, изготвена от в.л. К. и И. – Й., и са единствено досежно извършените теоретични изследвания за устойчивостта на релсо-траверсовата скара в участъка на стрелка № 5. Тези изследвания са били необходими за изясняване състоянието на стрелката в ненатоварено състояние, предвид на обстоятелството, че документацията и по-точно дневниците, в които са отразени тези данни, са изгорели при инцидента. Поради липсата на информация за ремонтните дейности експертите са приели за меродавни коефициентите, съответстващи на недобро техническо състояние на баластовата призма и дървената траверсова скара. Те са взели максимално най-ниските стойности на баластовата призма и са дали заключение, че при скорост по-висока от 60км/ч. се е застрашавала устойчивостта на пътя. Назначена е била допълнителна комплексна специализирана съдебно-техническа експертиза, изготвена от същите вещи лица, като те са поддържали първоначалното си заключение само относно приетите минимални коефициенти, съответстващи на недоброто поддържане на баластовата призма в железопътния път, и са направил промяна на изводите си за скоростта, която вече приемат за 40км/ч., като са аргументирали тази промяна с данни от новосъбрани и предоставени им от съда доказателствени материали. Правилно експертното заключение е било кредитирано от долната инстанция като обективно, компетентно и кореспондиращо на останалите материали от доказателствената съвкупност.

Относно стрелка № 5, спорният въпрос е дали същата е била заключена към момента на дерайлиране на влака, предвид констатираното неприлепване на езика към рамото. Защитата е направила възражения във връзка с тази проблематика и пред въззивния съд, който е отговорил в акта си, но отново пред настоящата инстанция се оспорва правилността на изводите на долните инстанции, че стрелката е била в заключено положение. Контролираният съд е приел, че събраните доказателства, преценени комплексно и във взаимната им връзка установяват, че стрелка № 5 е била заключена, като досежно констатираното неприлепване на езика към рамото е посочил установените причини за това, а именно моментното натоварване, произтичащо от положението на вагоните, а не в резултат на незаклучено състояние на стрелката. Контролираната инстанция изцяло е възприела становището на вещите лица, че неприлепването, което видимо е било над 4мм., е получено от разрушаването (изместване на релсовото траверсната скара на железния път напречно на неговата надлъжна ос) езикова част на стрелка № 5 по нейната дължина, поради което при разположения вертикален товар на

последните недерайлирали вагони върху езиковата част на отклонението за трети коловоз се създадо напрежение в напречна посока, което отлепва началото на езика от дясната права раменна релса. След снемане на товара от езиковата част, се е възстановило първоначалното положение. Също така вещите лица са дали разяснение, че при такова неприлепване на дъговия език към правата раменна релса на стрелка № 5 преди навлизане на влака, при незаключено състояние на стрелката, това би предизвикало удар на реборда на колелото върху езика, като го счупи или да влезе между езиковата и раменната релса, което би довело до дерайлирането още в езиковата част на стрелката, и това би довело до нейното разрушаване, т.е. бандажната част би се движела на колоосите по двете раменни релси и дерайлирането би се осъществило приблизително на около 5 метра от върха на двата езика - ляв дъгов и десен прав на стрелка №5. Такива данни по делото не са събрани, противно на това установено е, че езиковата част на стрелката не е разрушена, а само изместена по ос и заключена с РСЗ „К. Д.“ за трети коловоз. По делото е установено, че след като са вдигнати вагоните, езикът се е върнал в първоначалното си положение, долепен към дясна раменна релса, като е останал отвор около 2-3 мм., което е в рамките на нормалното, като не са установени следи от удари на реборда или бандажа, каквито биха били оставени, ако е било налице навлизане между езика и раменната релса и е следвало да дерайлира и първата коолос на шести вагон(първият дерайлирал). Следващ аргумент в подкрепа на горното е, че елементи от езиковата част на стрелката са били използвани при възстановяването на новата стрелка №5, по която е било констатирано наличие на обгорели табелки от произшествието. При извършения оглед на 08 и 09.01.2019г. е установено, че релсови елементи в езиковата част са със обгорели табелки, което означава, че са били вложени в новата стрелка № 5. Това от своя страна означава, че са били запазени и не са били разрушени при произшествието. Данните по делото за бракуване на стрелката след инцидента, не водят до промяна на горното, тъй като е безспорно установено, че части от нея са използвани в новата стрелка № 5. Във връзка с изводите си за това, че стрелката е била заключена, съдът е обсъдил и събраните данни, касаещи сигурността на заключване на стрелката, включително тези, събрани при извършения от съда оглед на 05.11.2018г. От извършените демонстрации в хода на огледа е било констатирано, че ключа за ръчната стрелкова ключалка „К. Д.“ може да се извади само при заключено положение на стрелката. Проверена е и версията на представителя на „Б.“ – св.С. И. за възможността при продължително необръщане на стрелката, ключалката да се счупи лесно, като практически този свидетел, както и св.М. (също представител на Б.) са нанесли удари с крак по ключалката, при което тя е останала здрава. Също така е проверена възможността при заключване на лястовицата (езикова ключалка), без да е заключена ключалката „К. Д.“ да бъде изваден ключът, като е установено, че това не може да бъде сторено, поради което не се откриват входните и изходни сигнали. Разрушенията, които са били констатирани по стрелка №5, а именно напречно изместване на стрелката и деформиране на езикова и междинна част и разрушение на кръстовинна част на стрелката са настъпили в резултат на дерайлиране на вагоните. Обикновената стрелка, каквато е била стрелка № 5 се състои от три основни части – езикова; междинна; кръстовина и траверсова скара. За заключеното състоянието на стрелка № 5 достатъчно ясно говори и посоченото, че двата локомотива и пет вагона се преминали успешно през стрелката и са продължили движението си по правия участък на отклонителния коловоз.

По-нататък, неоснователни са твърденията, че въззивният съд не е отговорил на възраженията на защитата на подс.М. за неустановеност на

безопасната скорост на движение. Това възражение се поддържа и пред настоящата инстанция. Безпредметно е било излагането на разсъждения относно правилата за движение по пътищата, визириани в ЗДвП и в частност тези, касаещи скоростта, тъй като този нормативен акт не е приложим по отношение на ж.п. транспорта. Както е отбелязал съдът правилата за движение на железопътния транспорт са уредени в Закона за железопътния транспорт и Наредба № 58 от 2006г. за правилата на техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията на железопътния транспорт, които предвиждат максимално допустими скорости на движение, като те могат да бъдат различни в определени участъци на трасето, с оглед на конкретни негови характеристики и особености, както и могат да бъдат ограничавани при определени предпоставки, и които скорости се явяват безопасни за преминаване през съответния участък от железния път. В случая влаковата композиция се е движела в междугарието от гара П. до гара Х. с разрешената скорост от 70км/ч. Последвало е увеличение на скоростта, вместо намаляване, което се е налагало от сигналите на входния и предупредителния светофор за влизане на влака в трети приемо-отправен коловоз със спиране и със скорост до 40км/ч. Влакът е преминал през стрелка № 1 със скорост от 81 км/ч., а след това през стрелка № 5 със 78 км/ч., което е много над максимално допустимата скорост. В случая максималната скорост при нормална експлоатация на железния път в участъка по главния коловоз е била 70 км/ч., но поради изчерпан проектен лимит, свързан със състоянието на пътя, тя е била намалена до 60км/ч. Със намаляването на скоростта се е постигала безопасна експлоатация, предвид липсата на своевременни ремонти и поддръжка на пътя. Необходимо е да се поясни, че ограничението в скоростта от 40 км/ч. не е свързано с конкретното състояние на железния път, а е с оглед влизането на влаковата композиция в отклонителен коловоз. Установените максимални величини на скоростта, са предназначени за обезпечаване нормалната експлоатация на пътя. Експертите, изготвили назначената от съда допълнителна комплексна специализирана техническа експертиза относно състоянието на стрелки № 1 и №5 на гара Х., са категорични в изводите си, че влакът би преминал без да дерайлира, независимо от недоброто състояние на пътя, ако се е движел със скорост от 40км/ч. По-високата скорост е повлияла върху динамичното поведение на подвижния състав. В случая железният път при стрелка № 5 е издържал преминаването на двата локомотива, които са най –тежки и пет от вагоните, първият дерайлирал вагон е шестият, който е бил в кривата и той е бил подложен на ударното действие на центробежните сили и допълнително на задържащите сили. Обстоятелството, посочено от експерта Й., на което се позовава защитата, че при загуба на общата устойчивост на железния път, „кое на къде тръгва никой не знае“, не означава, че една талига тръгва по един коловоз, а друга по друг, поради което не може да се твърди, че втора талига на шести вагон е тръгнала по друг коловоз - четвърти, тъй като практически това е невъзможно. Ето защо не могат да бъдат възприети за основателни възраженията на защитата за неизяснено движение на шести вагон.

Обобщено относно скоростта на движение: при максимална скорост от 40км/ч., която е и безопасната за движение в отклонителен коловоз, влакът е преминал през стрелките съответно с 81км/ч. и със 78см./ч., дерайлирането е станало при втората стрелка- тази № 5, тъй като при нея са получени натоварвания вследствие на ударното действие на центробежните сили вследствие на кривата и контра кривата, които не могат да бъдат погасени при тези скорости и допълнителното въздействие на задържащите сили. Двата локомотива и петте вагона са били преминали през стрелка № 5 и към момента на дерайлирането вече са били в отклонителния трети коловоз, извън стрелката, а устойчивостта е

загубена при вагон № 6, който е бил в кривата и той е бил подложен на ударното действие на центробежните сили и на задържащите сили допълнително.

На следващо място неоснователни са твърденията, че неспазването на изискванията за безопасност е в причинна връзка с настъпилия инцидент и по-точно товарният влак не е следвало да преминава и /или да бъде спиран на гара Х.. Съгласно нормативно установените правила за движение на товарни влакове не е имало предвиден план за приемане и изпращане на влакове, превозващи опасни товари на междинните гари. Според разписанието за движението на влаковете, влак 90570 е следвало да бъде приет на гара Х. на коловоз №2, без предвиден престой. Във връзка с извършван планов ремонт на участъци от железопътната инфраструктура разписанието на влака е било променено, като същият е следвало да изчака пет минути за среща с пътнически влак, поради което е следвало да бъде приет на трети отклонителен коловоз. За тези обстоятелства превозвачът – Булмаркет, е бил уведомен, но не и двамата подсъдими. Макар машинистите да не са били уведомени за промяната в разписанието, те са били длъжни да следят скоростта и управляват влака с разрешената за съответния участък от железопътното трасе скорост, да спазват обозначенията на знаците и сигналите на светофорите. Промяната в движението и по-точно обстоятелствата относно скоростта и коловоза, на който трябва да бъде приет влакът, са била обозначени и със съответната сигнализация по трасето. Както беше посочено по-горе нарушения са били констатирани и при експлоатацията на железния път. Отклонения, макар и минимални, са били установени и в конструкцията на вагон № 10, но това не е първопричината за настъпилия пробив на цистерната и изтичане на газ. Недоброто състояние на инфраструктурата – не добре поддържана, е прието за установено от съда, но ограничението на скоростта до 40 км/ч. в отклонителя коловоз, е било съобразена с това обстоятелства. Всички тези констатации обаче не са в пряка причинно-следствена връзка с настъпилия вредоносен резултат, поради което същите не могат да изключат наказателната отговорност на двамата подсъдими. Изследванията и анализът на данните, установени в хода на наказателното производство, по несъмнен начин установяват непосредствената причина за произшествието, а именно скоростта, с която влакът е навлязъл в стрелка № 5 - 78км/ч., която е почти двойно по- висока от разрешената скорост от 40км/ч.

По отношение възражението на защитата за неизвършена проверка на състоянието на семафорите, е необходимо да се посочи, че макар и да не е направена такава, показанията на св.П. – машинист на втория локомотив, сочат, че той е възприел момента на загасването на светлините на входния семафор, констатирал е и ненамаляването скоростта на движение на влака, но не е реагирал, тъй като е предполагал, че указанията на семафорите са били възприети от машинистите на първия локомотив. Също така в подкрепа на приетото от съда, че семафорите са работели, са и данните, обсъдени по-горе за това, че маршрутът е бил нареден за трети отклонителен коловоз, както и тези от системата за РУКЗ, и показанията на свидетелите Е. Ш., С. Н., Н. П., П. П., В. Т., кредитирани с доверие от въззивния съд. Действително тези свидетели са служители в различни звена на БДЖ, но с оглед на процесуалното си качество по делото те носят наказателна отговорност за правдивостта на депозираните от тях показания.

Неоснователни са и оплакванията на защитниците на подс.М. за неправилно приложение на материалния закон. Впрочем това касационно основание се аргументира и от тримата защитници само като следствие от допуснати съществени процесуални нарушения. Единствено в жалбата на адв.С. сред доводите за липса на мотиви се съдържат аргументи, които сочат на твърдения за нарушения при приложение на материалния закон и по-точно квалифициране на

деянието като „особено тежък случай“. Апелативният съд е изложил мотиви относно квалификацията на деянието като „особено тежък случай“, които настоящият състав възприема изцяло. Разпоредбата на чл.93, т.8 от НК дава дефиниция кога случаят е особено тежък, а именно когато извършеното престъпление с оглед на настъпилите вредни последици и на други отегчавачи обстоятелства разкрива изключително висока степен на обществена опасност на деянието и дееца. Вярна е преценката за това, че степента на обществена опасност на деянието е изключително висока, като този състав се съгласява изцяло с аргументите на въззивната инстанция. Същото се отнася и до изводите на контролирания съд за висока степен на обществена опасност на дееца, не само на подс. М., но и тази на подс.П.. Обстоятелства, които сочи защитникът на подс.М. - чисто съдебно минало, добри характеристични данни, липсата на каквито и да било други противообществени прояви, не са достатъчни, за да бъде изключено приложението на квалифицирания състав по чл.343, ал.3, б.,“б“, пр.2 от НК, тъй като оценката за степента на обществена опасност на дееца се извежда не само с оглед съдебното минало и данните за личността, а и от обективните прояви на дееца при извършване на конкретното деяние. В този смисъл е и трайната съдебна практика – решения №№ 288-18-II н.о., 213-16-II н.о., 46-14-III н.о. Дватама подсъдими са притежавали необходимите професионални знания, умения и правоспособност да осъществяват дейността на локомотивни машинисти, при това с дългогодишен стаж. В случая възложената им работа е била свързана с превозването на опасни товари, газ пропилен и пробан-бутан, поставени в 26 цистерни. Влаковата композиция е навлязла в населено място, с висока скорост, която освен неразрешена за пътния участък, е надвишавала дори разрешената за движение в междугарието, поради което поведението им е било предпоставка за настъпването на изключително тежки последици. Ето защо изводите на контролирания съд относно установеността на квалифициращия признак „особено тежък случай“, са правилни.

Относно жалбата на адв.И. Й., защитник на подс.Р. П.

Еднопосочни с тези на останалите касатори са доводите за допуснати съществени процесуални нарушения, във връзка със събирането и оценката на доказателствата и липсата на мотиви, поради което не се налага преповтаряне на вече дадени по-горе отговори.

В жалбата се акцентира на оплакването за допуснато от въззивната инстанция нарушение на материалния закон, като се твърди, че подс.П. е осъден по непредявено обвинение и по-точно, че това нарушение е досежно признаването му за виновен за нарушение на разпоредбата на чл.33 от “Инструкция за работа на локомотивния машинист”.

Подсъдимият Р. П. е признат за виновен за нарушение на правилата за движение на железопътния транспорт, както следва: на Наредба № 58 от 02.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт(Наредбата) - чл.19, ал.1, т.4, вр. чл.288; чл.317, т.3 и чл.324, ал.4, т.5, вр. ал.1 и в нарушение на правилата на чл.33, б.”В” от “Инструкция за работа на локомотивния машинист”(Инструкцията), издадена от 04.02.2015г., утвърдена от управителя на “Б. Р. К.” Е. – Русе, съгласувана с Генералния директор на ДП “Национална компания железопътна инфраструктура”. Настоящият състав намира за правилни изводите на въззивния съд за ангажиране наказателната отговорност на подс.П. по посочените бланкетни разпоредби, с изключение на тази по чл.33, б.”в“, вр. т.17, б. „е“ от Инструкцията.

Във връзка с последната констатация е необходимо да се посочи, че в наказателнопроцесуален аспект институтът на изменение на обвинението е гаранция, че никой не може да бъде признат за виновен, че е извършил престъпление, за което не му е повдигнато обвинение, срещу което същият не е имал възможност да се защитава. Изменението на обвинението е сред правомощията на прокурора, който в хода на първоинстанционното съдебно следствие при наличие на предпоставките по чл.287 от НПК може да повдигне и предяви на подсъдимото лице ново обвинение. Съществува и изключение, при което не се налага повдигане и предявяване на ново обвинение, а именно когато следва да се приложи закон за същото, еднакво или по-леко наказуемо престъпление, без съществено изменение на обстоятелствената част на обвинението. Това изключение е и сред правомощията на съда при постановяване на съдебните актове. Правилата за изменение на обвинението са относими и към бланкетните състави, предвидени в НК, сред които са и престъпленията по транспорта, включително и досежно нормите, запълващи бланкета. Същественото изменение на обстоятелствената част на обвинението всъщност е изменение на правнорелавентните факти, като въпрос за конкретна преценка във всеки отделен казус е кога ще има изменение на обстоятелствената част на обвинението и дали то е съществено или само внася уточнение на вече предявени факти. В настоящия случай двете решаващи инстанции, са приели нови фактически положения, които не са релевирани с обвинителния акт. Тези факти са досежно поведението на подс.П. и по-точно, че същият не е обявил ясно и високо сигналите на предупредителния и входния светофори – показваща една жълта мигаща светлина, респективно две постоянно светещи жълти светлини, разположени една под друга, което означавало, че входният светофор е отворен и е разрешено движението на влака с определена скорост, с готовност да намали до 40 км/ч., респективно входът е разрешен със скорост 40км/ч. при входния светофор и готовност за спиране, като изходът е затворен.

Допуснатото изменение на обвинението е само досежно задълженията на машинист второ лице по чл.33, б.“в“, вр. т.17, б. „е“ от Инструкцията. Съгласно чл.33, б.“в“ от Инструкцията машинистът второ лице изпълнява всички задължения на машинист първо лице , посочени в т.17 от б.“а“ до „е“, включително. Сред тези задължения е и това по б.“д“, а именно да изпълнява безусловно указанията на сигналите, указателите на открит път и гарите. В качеството си на машинист второ лице подс.П. също е имал обективна възможност и задължение да възприеме сигналите на предупредителния и на входния светофор, както и обстоятелството, че машинистът първо лице подс.М. не предприема действия за намаляване на скоростта на влака и привеждането ѝ в съответствие със задължителните указания на сигналите. Последните са били разположени на железопътния път с посока от гара П. към гара Х. по следния начин: входният сигнал е бил на км.110+890 на 334м от стрелка №1, а предупредителният на км.112+000 на 1445м. от същата стрелка; на км.110+720 е бил поставен знак за ограничаване скоростта до 60км/ч. през входните стрелки; табелка „60км/ч.“ е била поставена на 170м. преди входния светофор на гарата и на разстояние от 164м. преди началото на стрелка №1; видимостта на машинистите към предупредителния светофор, респективно входния е била 150метра/200метра. Тези разстояния са съобразени с възможността за намаляване на скоростта, с която влакът се движи в междугарието, между предупредителния и входния сигнал и да навлезе със скорост от 40км/ч. в отклонителния коловоз, както и същите обезпечават възможността на подсъдимите да изпълнят указанията на сигналите и указателните табели. Също така, нормата на чл.19, ал.1, т.4, вр. чл.288 от Наредбата

задължава машинистите, включително и машинист второ лице, чиято дейност е свързана с безопасността на превозите точно да изпълняват заповедите и указанията на сигналите и указателите, като сигналът е категорична заповед, която се изпълнява незабавно, точно и безусловно.

На следващо място, нарушенията на правилата за движение на железопътния транспорт, инкриминирани и на подс. П., произтичащи от Наредба № 58 от 02.08.2006г. за правилата за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт(Наредбата), са по отношение на разрешената скорост за движение, и същите са водещи за отговорността на машинистите, доколкото причината за настъпилото транспортно произшествие са именно нарушения на правилата относно скоростта на движение. Причинно следствения процес е породен от превишената скорост, с която влакът е преминал през стрелка №1, след това и през стрелка № 5. Правилата на Наредбата, пораждаат задължение и за двамата машинисти, макар с уредите за управление да борави машинистът първо лице. Съгласно Инструкцията машинистите първо лице и тези второ лице при работата на локомотива по обслужване на влака образуват локомотивна бригада, която изпълнява „отговорната работа“ по спазване на правилата по безопасно и сигурно движение. Спазването на скоростта за движение на влака е съществено в дейността на локомотивната бригада, тъй като пряко е свързано с безопасността на превоза.

В случая се е изисквало повишено внимание за сигнализацията от страна на двамата машинисти, тъй като влакът е тръгнал със закъснение още от гара Д., а принципно при закъснение от разписанието за движение(това се е случвало често с товарните влакове), настъпва промяна в първоначално зададеното разписание. Не може да бъде пренебрегнат и фактът, че подсъдимите са знаели за определените скоростите за навлизане в главен приемен коловоз на гарите, както и скоростите за навлизане в отклонителен такива, които са били нормативно определени за всички гари. За отклонителните коловози това е скорост до 40км/ч., без оглед на разрешената скорост на движение в междугарията.

Горното налага извод за това, че с признаването на подс.П. за виновен материалният закон е приложен правилно по обвинението за нарушение на разпоредбите на Наредбата, посочени по-горе и тези на чл.33, б.“в“, вр. чл.17, б. „а“ до б.“д“, включително от Инструкцията. Само по обвинението за нарушение на правила по чл.33, б.“в“, вр. чл.17, б.“е“ от Инструкцията е допуснато нарушение на материалния закон. Това води до безпредметност на обсъждането на подробните доводи в жалбата за недоказаност на обвинението по чл.33, б.“в“, вр. чл.17, б.“е“ от Инструкцията.

В жалбите на всички касатори се прави оплакване за явна несправедливост на наложените наказания, като в жалбата на адв.Л. и адв.Д. това касационно основание се релевира като следствие на оплакването за неправилно приложение на материалния закон, което не се констатира и поради това не следва да бъде обсъждано.

Индивидуализацията на наказанието е основен принцип при налагането му, по силата на който съдът е длъжен да го съобрази с индивидуалните особености на конкретния случай. Обстоятелствата, които следва да бъдат взети предвид, са тези, които определят конкретната тежест на извършеното престъпление и характеризират личността на деца. Те обуславят по-голяма или по-малка степен на обществена опасност на извършеното, както и необходимостта от повече или по-малко интензивно въздействие върху извършителя с оглед постигане целите на генералната и специална превенции.

При определяне на наказанието, което следва да се наложи на двамата подсъдими, въззивният съд е извършил самостоятелна оценка на значимите обстоятелства, като е възприел част от приетите от първостепенния съд, а по отношение на други е изразил своето несъгласие. По мнение на този състав индивидуализиращите обстоятелства са правилно установени с изключение на приетата проява на престъпна упоритост от подсъдимите, което в случая не само не може да бъде ценено като отегчаващо обстоятелство, но и изобщо да бъде предмет на коментар, доколкото става въпрос за непредпазливо престъпление.

Също така този състав, за разлика от контролирания съд, намира за смекчаващо вината обстоятелството факта, че машинистите не са били уведомени за промяната в движението на влака.

В жалбата на адв.Й. се твърди, че поведението на подс.П. по обезопасяване на влака след инцидента, при което е съществувала опасност за собствения му живот, не е било отчетено от съда, а същото се явява смекчаващо вината обстоятелство. Този състав намира това твърдение за основателно, но при преценката за неговата тежест не бива да се пренебрегва факта, че той е предприел тези действия по „заповед“ на св.П.-машинист на втория локомотив.

Изложените две обстоятелства не сочат на необходимост от намеса на касационната инстанция в насока смекчаване на наказанията на този подсъдим, тъй като не водят до промяна на изводите на съда за съотношението и тежестта на смекчаващите и отегчаващи обстоятелства. При индивидуализацията на наказанието няма място за механичен формален подход при съпоставката между смекчаващите и отегчаващи обстоятелства, понеже не става въпрос за математически величини, а за различни фактически констатации, които следва да бъдат съотнесени към конкретната степен на обществена опасност на деянието и дееца.

Адвокат С. се позовава на неотчетено от апелативната инстанция смекчаващо обстоятелство, касаещо подс. М., а именно лошото състояние на железопътната инфраструктура и техническата неизправност на пробитата машина. Контролираният съд е обсъдил тези обстоятелства при определяне на наказанието и е изложил мотиви защо те не притежават характеристиките на смекчаващи такива, като този състав изцяло се съгласява със становището на съда.

Защитниците - адв.Й. на подс.П. и адв.С. на подс.М., правят искане за приложението на чл.55 от НК, претендирайки че са налице многобройни смекчаващи вината обстоятелства. Същото се явява неоснователно, тъй като не се констатира обстоятелства от кръга на визираните по чл. 55, ал. 1, т. 1 НК, които да обосновават налагане на подсъдимите на наказание под предвидения за престъплението минимум.

Гореизложено дава основание да се направи извод, че определените на подсъдимите наказания: на подс.М. - лишаване от свобода за срок от петнадесет години и лишаване от право да упражнява професията на “машинист-локомотивен, влакова работа” за срок от седемнадесет години и на подс.П. - лишаване от свобода за срок от десет години и лишаване от право да упражнява професията на “машинист-локомотивен, влакова работа” за срок от дванадесет години, са съответни на отчетените обстоятелства по чл.54 от НК, както и на целите по чл.36 от НК, поради което не е налице касационно основание по чл.348, ал.1, т.3 от НПК.

Предвид изложеното въззивното решение на Апелативен съд - Варна следва да бъде оставено в сила. По отношение на приетото, че подс.П. не носи отговорност за нарушение на правилата за движение по железопътния транспорт по чл.33, б.“в”, вр. чл.17, б.“е” от „Инструкцията за работа на локомотивния

машинист”, касационният съд с оглед на правомощията си не следва да го оправдае за това нарушение, доколкото не се променя правната квалификация на деянието.

Водим от горното и на основание чл.354, ал.1, т.1 от НПК, Върховният касационен съд, трето наказателно отделение,

Р Е Ш И:

ОСТАВЯ В СИЛА въззивно решение № 7 от 16.04.2021г., постановено по внохд № 260/20г. по описа на Апелативен съд - Варна.

Решението не подлежи на обжалване и протест.

Председател:

Членове: