

# РЕШЕНИЕ

№ 5570

гр. София, 12.09.2023 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Първо отделение 6 състав,**  
в публично заседание на 03.04.2023 г. в следния състав:

**СЪДИЯ: Боряна Бороджиева**

при участието на секретаря Елеонора М Стоянова и при участието на прокурора Цветослав Вергов, като разгледа дело номер **466** по описа за **2018** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството съединява за общо разглеждане два иска на Е. Д. М. за присъждане на обезщетение за неимуществени вреди във връзка с превозване с бус за явяване в съд, без предпазен колан и без седалка за безопасност, срещу Главна дирекция "Охрана".

1) Иск за обезщетение за неимуществени вреди в размер на 25 000 лв. за превоз на 13.12.2017г. от СЦЗ до АССГ и обратно

2) Иск за обезщетение за неимуществени вреди в размер на 10 000 лв. за превоз на 29.10.2018г. от арестно помещение в [населено място] до Съдебна палата, АССГ, СГСС и обратно в арестното помещение.

И в двете молби обосновават нарушени нормативни изисквания при преvoза. Ищецът в исковата молба, уточнения и изявления в съдебно заседание по същество обосновава, че неимуществени щети, са нанесени чрез физически и психически тормоз и поставянето му в застрашено положение, чрез превозването му в бус без седалки и обезопасителен колан, като багаж. Превозването му застрашавало живота и здравето му, изпитвал болки, страдания, безпокойство, страх и ужас при всеки един превоз, несъвместими със зачитане на правата на човека и изискванията за безопасност на транспортирането. За служителите на ГДО бил осигурено безопасно пътуване, а за превозваните не. Позовава се на нарушения на чл. 7 и чл. 10 от Международния пакт за граждански права, на правото по чл.1 и чл.3 от ЕКЗПЧ и чл.1 и чл.4 от Хартата на ЕС и нарушени чл.2, чл.3, чл.4, чл.5 и чл.6 от Договора за ЕС и

чл.18, чл.20, чл.67 и от чл. 91-чл.100 от Договора за функциониране на ЕС, като България има задължение да осигурява безопасност на транспорта, а в случая изобщо не е помислено за безопасността. В съдебно заседание адвокат поддържа исковите претенции, безспорно се доказали по основание и размер, налице са предпоставките за ангажиране на отговорността по чл.1, ал.1 от ЗОДОВ. Установено е противоправното поведение на ответника, изразяващо се в неспазване на правилата за движение и превозване на задържани лица чрез липса на седалки за пътници, системи за сигурност, с оглед обезопасяване на конвоираните лица. Съгласно чл. 173а МПС следва да са оборудвани с обезопасителни колани и седалки за придвижване на пътниците. Видно от събраните гласни доказателства ищецът е превозван в бус без седалки, а с ламаринени пейки и без обезопасителни колани. От тези незаконосъобразни действия на ответника твърдят, че ищецът е претърпял вреди. Съгласно чл. 6, ал. 1 от посочените правила конвоираните лица не могат да бъдат подлагани на изтезания или нечовешко третиране. Ищецът е подложен на такова, поставен е в неблагоприятни условия при движение, поставяйки го в застрашителна среда, накърняващи неговото достойнство. Налице е причинно следствена връзка между противоправното поведение на ответника и претърпените вреди. По отношение размера на обезщетението, моля съда да се произнесе съгласно нормата на чл. 52 ЗЗД. Претендира разноски.

Ответникът Главна дирекция „Охрана“ (ГДО) в писмен отговор на исковата молба оспорва допустимостта и основателността на иска. Излага подробни съображения, че не се установяват елементите от фактическия състав на чл.1 от ЗОДОВ. По обстоятелствата, на които се основава иска, счита, че посочените специални автомобили, с които е осъществен превоза са предоставени на РД „Охрана-С.“ за осъществяване правомощията по Закона за съдебната власт. Автомобилите са преоборудвани, като извършеното е съобразно изискванията на Наредба № Н-3/18.02.2013г., автомобилите са регистрирани съгласно ЗДП, като превозни средства със специален режим на движение. Позовава се на чл.2, ал.1, т.5 на Наредба № Н-3 от 18.02.2013г., че не се прилага за автомобили, проектирани и произведени за конвоиране на обвиняеми, подсъдими, на лица с постановена мярка за неотклонение „Задържане под стража“ или на лица, изтърпяващи наказание лишаване от свобода. Съгласно разпоредбите на Закона за движение по пътищата, МПС със специален режим на движение са също и автомобилите на ГДО. По време на конвоирането Е. М. не е изразил претенции и оплаквания. Счита, че са спазени нормативните изисквания при конвоирането на ищеца и служителите са действали съгласно вътрешните правила. В заключения иска съдът да постанови решение, с което да отхвърли исковите претенции към ГДО.

Прокурорът намира, че исковата молба е недоказана, от събраните доказателства не може да се изведе извод, че исковата претенция е доказана. Експертизата изследвала събития, които вече са се случили, а не които биха могли да се случат. Счита, че исковата молба следва да бъде оставена без уважение.

Административен съд София - град, като прецени доводите на страните във връзка със събраните по делото доказателства, намира за установено следното от фактическа страна:

Видно от приложените по делото доказателства ищецът е бил конвоиран на процесните дати както следва:

На 13.12.2017г. от Затвора С. до АССГ и обратно със специализиран автомобил

Пежо Боксер с ДК [рег.номер на МПС] на основание заповед № 3-1460/12.12.2017г. на директора на ОД „Охрана-С.“;

На 29.10.2018г. от ареста на О. – [улица]до СГС, оттам до АССГ и до СГС, откъдето сед приключване на съответното дело е конвоиран обратно до ареста на О. – бул.Г.Д. със специализиран автомобил Фиат „Дукато“ с ДК [рег.номер на МПС] , съгласно Заповед № 3-1398/26.10.2018г. на директора на ОД „Охрана-С.“.

По делото е разпитан свидетелят И. И., пребиваващ в Затвора С.. Заявява, че на 13.12.2017г. от Затвора до АССГ е превозван и описва условията в буса: няма предпазни колани, няма седалки и обезопасителни средства, ако евентуално настъпи ПТП; твърдите железни пейки причиняват дискомфорт, особено при преминаване през павеа и дупки, друсва, убива и то с висока скорост, тъй като гонят час, забиват се спирачки, налага се да се наместват в движение, за да се предотвратят болки в кръста. Ищецът М. бил депресиран след конвоя, не разговарял, арогантно се държал. Пред него се оплаквал от болки при сядането в буса. Описва буса, отвътре като клетка, в която има ламарини, които непрекъснато дрънчат и надуват ушите, както и железни пейки. Няма системи за безопасност като на други МПС – няма седалки за безопасност и колани няма, описва чувството, че се намира в клетка, в която се заключват животни. Описва трите помещения в буса - първото на шофьорите, второ на служителите, които пазят и третото, в което се намират превозваните, в задната част на буса, където е багажникът, на практика ги превозвали в багажника. Седалките в средата са оборудвани за превоз на хора – меки, удобни, с облегалка и обезопасителен колан. По средата има железна решетка, която дели самото помещение на две части. По отношение на различните марки бусове, уточнява, че голяма част от бусовете, които са ремонтирани с цел превозване на конвоирани лица са идентични, като на посочените дати е превозван с типичните бусове, не е пътувал в бус с по подобрени условия. Ищецът е разпитван като свидетел по водени дела за такъв вид обезщетение и за превозването с тези бусове на ГДО – двамата си свидетелствали един на друг.

Разпитан е и свидетелят М. С. П., понастоящем в Затвора в Б. дол, който заявява, че има непосредствени впечатления от конвоиране с някои от тези автомобили (след уточнение на съда), дори имал претърпяна катастрофа с такъв автомобил по време на конвой. Водил дела за обезщетение във връзка с превозване с тези автомобили на ГДО и необезопасяване с колан, даже имал катастрофа. Автомобилите на ГДО са му познати - Пежо Боксер, Рено Мастер и Фиат Дукати – всяка година имал поне по 10 конвоя с автомобили на ГДО. Познава М. от 35 г., семейни приятели. Заедно с него имал около 50 конвоя. Съгласно предоставената от ответника информация, П. не е бил конвоиран на посочените дати с ищеца М.. Описва, че вътре в самото превозно няма абсолютно никаква възможност пътуващият да се закрепва при евентуален удар. Има ламаринена пейка, която е хлъзгава и няма за какво да се хванат, защото са с белезници и няма физическата възможност да се хванат. И той бил пострадал от същото превозно средство. Седалките на служителите на ГДО не са подобни на тези плоскости, те са каквито са в маршрутките - мека седалка с гръб. Ако се случи да спре рязко автомобилът по една или друга причина, се удрят в стоманени стени. Неравности на пътя се усещат докато се седи на пейката, защото автомобилите са много амортизирани. Лятото е много горещо, а зимата студено в колата. Осветления няма. Мястото за сядане в буса е около 30 см. за краката и 40 см. за седалката, която е ламарина - много е тясно и не може да се изправи

пътуващия и няма за какво да се хване. Няма никакви условия за безопасност за лицата, които се превозват в този бус, а във всички, с които е превозван. Автомобилите са преправяни, не е мислено да се превозват хора, задържаните лица се превозвали като чужд багаж. Няма промяна в условията на автомобилите от състоянието, в което са били 2017 г., съвсем скоро преди разпита е превозван с такъв.

По делото е изслушана съдебно – техническа експертиза, заключението от която съдът кредитира като обоснована, обективна и неоспорена от страните (ищецът М. я намира а обективна, но ненужна) . Вещото лице дава подробно заключение как са оборудвани специализираните автомобили, приложен е и снимков материал (л.97-113 по делото). Описано е тяхното разделяне на три пространства, тяхното оборудване, размери, монтираните прегради, това, че с предпазни обезопасителни колани не са оборудвани местата за конвоирани лица, монтираното допълнително устройство за отопление. Разпитано в съдебно заседание вещото лице дава отговор и на допълнително поставени въпроси от ищеца, че категорично не може да оприличи бусовете на такива за превоз на багаж, по висока е степента на опасност при липсата на закрепване на тялото към конструкциите на автомобила, към седалката. При възникване на инцидент, опасността от удар за незакрепените превозвани лица, зависи от индивидуалните качества на лицето, дали е в състояние да се задължи за обособените ръкохватки. Ако се случи такъв инцидент дали ще се стигне до причиняване на някакви вреди зависи от това доколко този, който се вози, може да се задържи за ръкохватките. Експертизата изследва събития, които са станали, а не евентуално ще се случат. За безопасност би могло да се предпази лицето, което се вози, като се задържи за ръкохватките и това зависи индивидуално от него самия, как ще се захване.

При така установената фактическа обстановка, съдът намира от правна страна следното:

Предявените искове са процесуално допустими, при наличие на правен интерес, срещу надлежен ответник по смисъла на чл. 205 от АПК, заедно с оспорване на законосъобразността на действията и бездействията на служителите на ответника. Надлежен ответник е ГДО, тъй като автомобилите, с които е конвоиран ищецът са собственост на ГДО и конвоите са изпълнени от служители на Дирекцията.

Разгледан по същество, исковите са неоснователни. Съображенията за това са следните:

Преди да се обсъдят предпоставките на търсената от ответника отговорност за вреди, следва да са обсъди следното във връзка с позоваването на ищеца на нарушения на международни договори и разпоредби на правото на ЕС. В случая не са приложими разпоредбите на ДФЕС, Хартата и другите по правото на ЕС. Правното положение на ищеца не разкрива какъвто и да е трансграничен ефект, свързан с приложението на правото на ЕС по отношение на качеството му на лице, срещу което се води наказателно производство. През посочените в исковата молба периоди, регламентация по правото на ЕС е налице само в областта на процесуалните права на заподозрени лица или на обвиняеми в рамките на наказателното производство. Поради това - няма действаща уредба по правото на ЕС, касаеща материално-правни въпроси по отношение на такива лица, като условията на задържане или за конвоиране. По отношение на твърдението за нарушение на чл.91-100 от ДФЕС, за задължения за осигуряване на безопасност на транспорта, съдът намира, че тази норма не може да бъде извадена от контекста и да се прилага сама за себе си. Подобни мерки

са приложими само по отношение на транспорт с трансграничен елемент, т.е когато е упражнена свобода на движение при предоставянето на транспортни услуги. С оглед конвоирането на ищеца само в рамките на [населено място], подобен трансграничен елемент е изключен.

Освен това в Република България са въведени както изискванията на ЕС в областта на транспортните средства чрез Наредба № 60 от 2009 г. за одобряване типа на нови моторни превозни средства и техните ремаркета (дв, бр. 40 от 2009 г.), в това число и изискванията на правилата на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (И. на ООН), Единни изисквания относно одобрението на моторни превозни средства от категория М2 или М3 по отношение на тяхната обща конструкция (ОВ L 373, 27.12.2006 г..) Така според Приложение № 1 към чл. 1, т. 4 от наредбата, „1.2. "Седалка" е конструкция, която може да е или да не е съставна част от конструкцията на превозното средство, оборудвана с тапицерия, предназначена за настаняване в седнало положение на едно лице. 1.2.1. Терминът "седалка" обхваща както индивидуалните седалки, така и седалките тип "пейка", Видно от Приложенията към наредбата, що се касае до обезопасителните колани, системи за закрепване, във всички случаи са посочени като приложими изискванията на Регламент (ЕО) № 661/2009 и съответното правило на И. на ООН. Доколкото в областта на правото на ЕС не са приети изрични разпоредби за оборудването и изискванията към автомобилите при конвоиране на лица в положението на жалбоподателя, са приложими изцяло разпоредбите по националното право.

Предвид това приложим е редът и основанията по националното законодателство, това е ЗОДОВ. Съгласно чл. 1, ал. 1 от ЗОДОВ, държавата и общините отговарят за вредите, причинени на граждани и юридически лица от незаконосъобразни актове, действия или бездействия на техни органи и длъжностни лица при или по повод изпълнение на административна дейност. В разпоредбата на чл.203 АПК е регламентиран редът за предявяване на искове за обезщетения, а за неуредените въпроси за имуществената отговорност се прилагат разпоредбите на Закона за отговорността на държавата и общините за вреди, причинени на граждани и юридически лица. Съгласно чл. 4 от ЗОДОВ дължимото обезщетение е за всички имуществени и неимуществени вреди, които са пряка и непосредствена последица от увреждането. Отговорността е обективна и не е обвързана от наличието или липсата на вина на длъжностното лице, пряк причинител на вредите. Елемент от фактическия състав на отговорността на държавата е установяване незаконосъобразността на акта, действието или бездействието. Отговорността не се презумира от закона, затова в тежест на ищеца е да установи наличието на кумулативно изискуемите се предпоставки за отговорността по чл. 1 от ЗОДОВ - незаконосъобразен акт, отменен по съответен ред, действие или бездействие на административен орган по повод изпълнение на административна дейност, настъпила вреда, причинна връзка между отменения акт, действие или бездействие и вредата. При липсата на който и да било елемент от фактическия състав не може да се реализира отговорността по чл.1 от ЗОДОВ.

На първо място не се доказва незаконосъобразно действие или бездействие на служителите на ответника по време на конвоиране на ищеца за участие в съдебни заседания на посочените дати – 13.12.2017г. и 29.10.2018г., нито нарушение на чл. 3 от ЗИНЗС. Твърденията в исковата молба са за нарушение на международни, европейски и национални разпоредби, с това че автомобилите, с които се превозват

задържаните лица и лицата, осъдени на лишаване от свобода са без предпазни колани и обезопасени седалки.

Разпоредбата на чл. 137а от ЗДвП изисква ползване на обезопасителни колани от водачите на ППС и от пътниците, в случаите, в които МПС са оборудвани с такива. Същата законова разпоредба не изисква промяна в конструкцията на регистрирани МПС с цел оборудването на местата за превоз на пътници с обезопасителни колани. В чл. 2, ал.1, т. 5 на Наредба № Н – 3/18.02.2013г. за изменение в конструкцията на регистрираните ППС е посочено, че тази наредба не се прилага за автомобили, проектирани и произведени за конвоиране на обвиняеми, подсъдими, на лица с постановена мярка за неотклонение „задържане под стража“ или на лица, изтърпяващи наказание лишаване от свобода. Няма законово изискване за поставяне на колани в специализираните автомобили. За осигуряване на статичното положение на пътниците има монтирани дръжки, закрепени за седалките. Конвоирането в двата случая е изпълнено със специализирани автомобили Пежо „Боксер“ и Рено Мастер, които са регистрирани в КАТ – С., съгласно Наредба № I – 45/24.03.2000г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на МПС и ремаркета, теглени от тях и реда за предоставяне на данни за регистрираните ППС. След като автомобилите отговарят на изискванията на Наредба № I – 45/24.03.2000г., които гарантират техническа изправност, то това се отнася и за безопасността и сигурността на пътниците по време на движение. Хипотетичната възможност да бъде застрашен животът и сигурността на превозваните лица е само едно предположение, като вещото лице посочва и че зависи и от индивидуалните качества на лицето, дали е в състояние да се задържи за обособените ръкохватки, които са за негова безопасност, да се предпази, като се задържи за ръкохватките и че експертизата изследва събития, които са станали, а не евентуално ще се случат. Такава ситуация, която да застраши здравето и живота на ищеца при конвоирането на датите 13.12.2017г. и 29.10.2018г. не е възникнала.

По делото не се установи да е налице неизпълнение на законово задължение от страна на служителите на ответника, доколкото оборудването и техническото състояние на автомобилите съответстват на законовите изисквания. Не е доказано незаконосъобразно бездействие, тоест неизпълнение на произтичащо от закон задължение. Няма данни ищецът да е възразил по условията на транспортиране по време на извършването му, не е оспорил конкретни незаконосъобразни бездействия на служители на ответника. Не се установява и нарушение на чл. 3 от ЗИНЗС, предполагащо ангажиране на отговорността по чл. 284 от ЗИНЗС. По време на конвоите на Е. М. не е бил поставен в неблагоприятни условия, изразяващи се в действия, бездействия или обстоятелства, които уронват човешкото достойнство или пораждат чувство на страх, незащитеност или малоценност. Не е имало инцидент с превозваните лица на конкретните дати, конкретно ищецът Е. М. не е пострадал по време на транспортирането му, не са му причинени вреди. Потенциалната опасност, както е посочило вещото лице, при определени обстоятелства да се застраши здравето и живота на превозваните лица не е конкретна, реално настъпила вреда, освен това такава опасност съществува

при пътуване с всякакъв автомобил. Обстоятелства, при които, поради липсата на предпазни колани може да се стигне до инцидент в случая не са били налице и такъв инцидент не е настъпил, съответно няма причинени вреди. Няма и пряка и непосредствена причинно - следствена връзка с незаконосъобразно действие или бездействие на служители на ответника. Няма основание за ангажиране на отговорността на ответника ГДО за заплащане на обезщетение за претърпени неимуществени вреди от незаконосъобразни действия и бездействия на служители на ответника при конвоиране на ищеца, в размер на 25 000 лв. за превоз на 13.12.2017г. и в размер на 10 000 лв. за превоз на 29.10.2018г. и предявените иски следва да бъдат отхвърлени.

В горния смисъл е и практиката на ВАС и на АССГ тричленни състави по аналогични дела. Така в решение на ВАС на РБ № 4707/25.07.2022г. по адм.дело № 8599/2021г. с предмет аналогична претенция между същите страни, само за различни периоди, когато е превозван ищецът с един от специализираните автомобили на ГДО, които както се установи по делото са оборудвани по един и същ начин: „ По делото безспорно е доказано, че Е. М. е превозван в процесния период от местата за лишаване от свобода до органите на съдебната власт с превозно средство, което отговаря на нормативно установените изисквания за неговата регистрация...в буса са спазени изискванията за нормални условия за пътуване, както на конвоиращите служители, така и на конвоираните лица – отопление, вентилация, климатик и осветление, ...седалките, монтирани в помещението за превоз на конвоирани лица съответстват на правилата, условията и реда за осъществяване на конвойна дейност от служителите на Главна дирекция „Охрана“, осигурена е пътната безопасност чрез включена сигнална система, наличие на пилотен автомобил и предварително уточнен маршрут.“. Следва да се отбележи и друг съществен момент, посочен в същото решение на ВАС на РБ, който съдът споделя по настоящото дело: „...по отношение на конвойната дейност, освен общите правила за пътна безопасност при осъществяване на превози, съществува и допълнителна категория – охранителна безопасност. Двете следва да бъдат взети предвид на приоритетен принцип според тежестта им към момента на осъществяване на конвойната дейност, поради което охранителната безопасност е поставена на първо място, тъй като тя е определяща за този вид превози.“. Още едно решение на ВАС в този смисъл по идентичен казус - Решение № 9489/20.06.2019г. по адм.д.13373/2017г. на ВАС, в което касационната инстанция е приела: "...фактът, че лишеният от свобода е бил конвоиран за съдебно заседание на 02.11.2016 г. от Затвора в С. до сграда на АССГ и СРС за съдебни заседания за времето от около няколко часа не може да обоснове извод, че той е претърпял такива сериозни вреди за здравето му, които да доведат до заключението, че ищецът е претърпял твърдените неимуществени вреди".

Предвид изхода на делото и на основание чл.10, ал.2 от ЗОДОВ на ищеца следва да се възложат разноските за експертизата, която е била за сметка на съда, в размер на 304, 20 лв.

Воден от горното, Административен съд София - град

## **Р Е Ш И :**

**ОТХВЪРЛЯ** исковете на Е. Д. М. срещу Главна дирекция „Охрана“ при Министерство на правосъдието за причинени неимуществени вреди вследствие на превозване с бус за явяване в съд, без предпазен колан и без седалка за безопасност: иск за обезщетение за неимуществени вреди в размер на 25 000 лв. за превоз на 13.12.2017г. от СЦЗ до АССГ и обратно и иск за обезщетение за неимуществени вреди в размер на 10 000 лв. за превоз на 29.10.2018г. от арестно помещение в [населено място] до Съдебна палата, АССГ, СГСС и обратно в арестното помещение.

**ОСЪЖДА** Е. Д. М. с ЕГН [ЕГН] да заплати на Административен съд София - град 304, 20 лв. (триста и четири лева и двадесет стотинки) разноски в производството за възнаграждение на вещо лице за съдебно-техническа експертиза.

Решението може да се обжалва пред Върховния административен съд на Република България в 14 - дневен срок от съобщаването му.

**СЪДИЯ:**