

РЕШЕНИЕ

№ 6302

гр. София, 25.10.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Първо отделение 69 състав, в публично заседание на 11.10.2023 г. в следния състав:

СЪДИЯ: Милена Славейкова

при участието на секретаря Грета Грозданова и при участието на прокурора Десислава Кайнакчиева, като разгледа дело номер **269** по описа за **2018** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

Производството е по реда на чл. 203-207 от Административнопроцесуалния кодекс (АПК), във връзка с чл. 1, ал.1 от Закона за отговорността на държавата и общините за вреди (ЗОДОВ).

Образувано е по искова молба на Е. Д. М., ЕГН [ЕГН], изтърпяващ наказание „лишаване от свобода“ в Затвора С., срещу Главна дирекция "Охрана“ (ГДО) към Министерство на правосъдието (МП) с искане за заплащане на обезщетение за неимуществени вреди в размер на 50 000 лв., претърпени в периода от 27.11.2013 г. до 20.12.2017 г., без дата 13.12.2016 г.

С определение от 22.05.2018 г. е присъединено за общо разглеждане адм.д.№ 3120/2018 г. по описа на АССГ, 15-ти състав, образувано между същите страни и на същото основание, но за периода от 27.11.2013 г. до 09.03.2018 г., с оглед на което следва да се приеме, че исковият период е от 27.11.2013 г. до 09.03.2018 г.

В исковата молба се твърди, че ищецът бил подложен на унижения и изтезания, застрашаване на живота и здравето му, жесток психически тормоз по време на конвоирането и превоза му в бусове на ГДО. Сочил, че на 20.12.2017 г. бус марка „И.“ бил без „седалки за безопасност“ и „предпазен колан“. При превоза ищецът бил „замразен“ и се разболял. Б. бил с шкафчета, които вдигали ужасен шум. Нямало въздух и осветление.

В уточнителна молба от 27.04.2018 г., чрез адв. И. В. – П., сочи, че е превозван в нарушение на Закона за движение по пътищата, Европейската конвенция за защита

правата на човека и основните свободи (ЕКПЧ) и на Хартата на основните права в ЕС (ХОПЕС), тъй като бусовете на ГДО не били с изградени системи за сигурност с оглед осигуряване на безопасно движение на конвоираните лица. В тях липсвали отопление, вентилация, осветление.

В уточнителна молба от 02.06.2022 г., чрез адв. И. Ю., са конкретизирани датите, на които ищецът е бил превозван съобразно предоставена от ответника ГДО Справка рег. № 6452/16.08.2018 г. (л.120-138).

В писмена защита от 16.10.2023 г. ищецът поддържа, че превозът в процесните бусове не му осигурява никаква пасивна защита, нямало седалки и колани за безопасност, които били задължителни при превоз на пътници. Вместо седалки имало ламаринени плоскости, които при превоз причинявали болки и страдания. Ищецът твърди, че бил превозван в препълнени бусове. В тях не можел да се изправя и стоял превит. От теснотията изпитвал страх, отчаяние, безнадеждност и паник атаки. Сочил номера на конкретни бусове, които били тесни и клаустрофобични. При превоза бил подложен на нехуманно отношение и изтезаван умишлено и целенасочено. Привежда примери от практиката на ЕСПЧ по дело Х. срещу Русия и В. срещу Русия.

Ответникът Главна дирекция „Охрана“ към МП оспорва иска в писмен отговор на ИМ от 09.03.2018 г. Поддържа липса на конкретни незаконосъобразни действия на служители на ГДО. Сочил, че ищецът е превозван със специални автомобили, предоставени на ОД „Охрана“ С. за осъществяване на правомощия по Закона за съдебната власт (ЗСВ). Тези автомобили били регистрирани по ЗДвП като превозни средства със специален режим на движение и преоборудвани съобразно Наредба № Н-3/18.02.2013 г. за изменение в конструкцията на регистрираните пътни превозни средства и индивидуално одобряване на пътни превозни средства, регистрирани извън държавите - членки на Европейския съюз, или друга държава - страна по споразумението за Европейското икономическо пространство (Наредба № Н-3/18.02.2013 г.). Поддържа, че са спазени всички изисквания на действащите Правила за условията и реда за осъществяване на конвойната дейност от служители на ГД „Охрана“ (Правилата). Претендира за отхвърляне на иска със законните последици.

Участвалият в производството по делото прокурор – представител на СГП счита исковата претенция за неоснователна и недоказана.

Административен Съд С. - град, I отделение, 69 състав, след като взе предвид наведените в исковата молба доводи, изразеното становище на пълномощника на ответника и на представителя на СГП и се запозна с приетите по делото гласни и писмени доказателства, намира от фактическа и правна страна следното:

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. За да възникне отговорността по чл.1, ал.1 ЗОДОВ за дейност на ответната администрация, следва да са налице трите елемента от правопораждащия я фактически състав: 1.незаконосъобразен акт, действие или бездействие на административен орган или длъжностно лице; 2. имуществени или неимуществени вреди и 3. пряка причинна връзка между тях. Правото на обезщетение възниква за вредите, които са пряка и непосредствена последица от увреждането – чл.4 от ЗОДОВ. Преки са вредите, които се намират в причинна връзка с противоправното поведение, а непосредствени – следващите по време и място

неправомерния резултат.

С аргумент от чл.154, ал.1 от ГПК, вр. чл.144 от АПК в тежест на ищеца е да проведе пълно и главно доказване на всички елементи от фактическия състав на предявения иск, а на съда - да приеме за ненастъпили тези правни последици, чийто юридически факт е останал недоказан. Липсата на който и да е от елементите на фактическия състав на предявения иск обуславя неговата неоснователност.

Съдът намира Главна дирекция „Охрана“ за надлежен ответник предвид правомощията ѝ по чл.391, ал.1, т.6 от Закона за съдебната власт – да конвоира обвиняеми и подсъдими, за които се иска или е постановена мярка за неотклонение задържане под стража, или лица, изтърпяващи наказания в местата за лишаване от свобода, до органите на съдебната власт и на територията на страната, когато това е предвидено в закон. Не е спорно по делото, че за процесния период автомобилите, с които е превозван ищецът, са били собственост на ГДО.

Съгласно чл.8, ал.2, т.15 от Правилника за устройството и дейността на Главна дирекция „Охрана“ министърът на правосъдието определя по предложение на главния директор изискванията за оборудването на специалните конвойни автомобили, съгласно която делегация със Заповед № ЛС-04-1228 от 14.07.2017 г. на министъра на правосъдието са приети Правила за условията и реда за осъществяване на конвойната дейност от служителите на ГДО.

Законът за движение по пътищата (ЗДвП) урежда правилата за движение по пътищата, отворени за обществено ползване, изискванията към пътните превозни средства за участие в движението по тези пътища, изискванията за правоспособност на водачите на пътните превозни средства, правата и задълженията на участниците в движението и на съответните служби и длъжностни лица, както и принудителните мерки, които се прилагат, и наказанията за нарушаване на разпоредбите на този закон и на издадените въз основа на него нормативни актове.

Изпълнението на наказанията, наложени от съдилищата с влезли в сила съдебни актове, както и правното положение на лица, задържани под стража по реда на Наказателно-процесуалния кодекс, се уреждат от Закона за изпълнение на наказанията и задържането под стража (ЗИНЗС), който безспорно се явява специален по отношение на ЗДвП. Ето защо съдът намира разпоредбата на чл.137а от ЗДвП, който въвежда изискване за използване на безопасителни колани, за неприложима към специалния режим на лицата, задържани под стража или изтърпяващи наказание „лишаване от свобода“, чийто статут се урежда изцяло от ЗИНЗС.

Аргумент в тази насока е и чл.91, ал.3 от ЗДвП, според който моторните превозни средства на Главна дирекция „Охрана“ ползват специален режим на движение.

Самото определение по пар.1, т.12 от ДР на ЗДвП за "автомобил" ги разделя в зависимост от предназначението им на:

- а) леки - за превозване на пътници, в които броят на местата за сядане без мястото на водача не превишава 8;
- б) товарни - за превозване на товари и/или за теглене на ремарке;
- в) автобуси - за превозване на пътници с повече от 8 места за сядане без мястото на водача;
- г) специални - с постоянно монтирана апаратура, съоръжения или машини, които не позволяват използването им за други цели.

Вън от съмнение е, че превозните средства на ГДО попадат в последната категория – те са специални с оглед на предназначението им и това следва от специалния статут

на лицата, които се превозват с тях – лишени от свобода или задържани под стража, чийто режим се урежда от ЗИНЗС.

В идентичен смисъл е определението за „конвойна дейност“ съгласно чл.1, ал.2 от Правилата за условията и реда за осъществяване на конвойната дейност от служителите на ГДО (Правилата), според който това е дейност по охрана и изолация на лица с мярка за неотклонение „задържане под стража“ или изтърпяващи наказание „лишаване от свобода“, извършвана от конвоен наряд, на място или при движение по определен маршрут, ходом или със специализиран автомобил. Конвоирането се извършва със специализирани автомобили (чл.5, ал.1 от Правилата), чиято легална дефиниция се съдържа в пар.1, т.3 от Правилата – транспортни средства, използвани за превоз на лишени от свобода и принудително водени лица, оборудвани със специални технически, помощни, свързочни и комуникационни средства, светлинни и звукови сигнализации. Специалният правен статут на конвоираните лица съобразно ЗИНЗС несъмнено предполага превозът им със специализирани автомобили (СА), оборудвани със специални технически, помощни, свързочни и комуникационни средства, необходими за засилената им охрана, изолация и препятстване на бягство.

Спецификата на специализираните автомобили (СА) на ГДО е отбелязана и в чл.15 от цитираните Правила – СА и автобуси за конвоиране се оборудват с необходимите технически, свързочни и помощни средства съгласно Приложение № 4 от правилата. Мерките за изолация и охрана се определят от степента на обществена опасност на деянието и личността на конвоирания, като поставянето на белезници е задължително (чл.18 от Правилата).

Съгласно чл.44, ал.1 от ЗИНЗС местата за лишаване от свобода се оборудват с технически и други средства за охрана и контрол за предотвратяване на бягства, други престъпления и нарушения. Логично е, автомобилите на ГДО със специално предназначение също да бъдат оборудвани с технически и други средства за охрана и контрол за предотвратяване на бягства, други престъпления и нарушения. Ето защо, спрямо тях не са приложими изискванията за безопасителен колан, за „седалка“ като конструкция, която може да е неразделна част от конструкцията на моторното превозно средство, с подходяща тапицерия за сядане на един възрастен човек, или за „задържаща система“ като система, която включва седалка, прикрепена към конструкцията на моторното превозно средство с подходящи средства, и безопасителен колан с най-малко една точка на прикрепване върху седалката.

Ноторно известно е, че част от безопасителните съоръжения на автомобила като колан или седалка с тапицерия могат да препятстват осигуряването на охрана и контрол по отношение на лицата със специален режим по ЗИНЗС. Напр. коланът може да се използва за самонараняване/нараняване, а в тапицираната седалка – да се скрият вещи, които са забранени, доколкото лицата, настанени в затворите, поправителните домове и затворническите общежития, могат да държат при себе си и да ползват само вещи и предмети по утвърден от министърът на правосъдието списък (чл.122 от ЗИНЗС). Отново е дължим извод, че и по време на превоза/конвоирането на лицата със специален режим по ЗИНЗС следва да се прилага този специфичен режим, а не общите разпоредби на ЗДвП относно средствата за безопасяване като колани и седалки с тапицерия.

Именно тази специфика на конвойната дейност е съобразена в Приложение № 4 към Правилата, уреждащо изискванията към оборудването на СА. Логично, посоченото в Правилата за конвойната дейност оборудване не включва безопасителни колани, а

седалките трябва да са от незапалим материал, така, че от тях да не могат да се демонтират детайли. Претенцията на ищеца в хода по същество на спора, седалките да бъдат „като в градския транспорт, дори от най-евтина пластмаса“, вместо от ламарина, не намира опора в нормативната уредба, още по-малко навежда на извод, че условията на превоз в СА на ГДОса нетърпими или уронващи човешкото достойнство до степен на изтезание и нехуманно третиране.

Съгласно чл.75 от ЗИНЗС лишените от свобода могат да се ползват от правата си, с изключение на правата:

- 1.от които са лишени с присъда;
- 2.които са им отнети или ограничени изрично със закон;
- 3.чието упражняване е несъвместимо с действието на присъдата и изпълнението на наказанието.

Последната разпоредба е показателна, че правното положение и правата на лицата по ЗИНЗС по закон търпят ограничения. Има права, упражняването на които е несъвместимо с изпълнението на наказанието „лишаване от свобода“, вкл. по причини да се осигури самото изтърпяване на наказанието, неминуемо свързано с охрана и контрол за предотвратяване на бягства, други престъпления и нарушения. Съдът приема, че липсата на обезопасителни колани или седалки с тапицерия са част от тези ограничения, които не могат да се осигурят при превоз на лицата със специфичен статут по ЗИНЗС, тъй като самото изтърпяване на наказанието е свързано с определени ограничения от съображения за охрана и сигурност. Обезопасителните колани или седалките с тапицерия са сред тях. Евентуално тяхно наличие в автомобилите на ГДО със специално предназначение е несъвместимо със самия смисъл на наказанието „лишаване от свобода“, при което неминуемо се търпят ограничения по съображения за охрана и сигурност. Безспорно, най-съществено от тях е невъзможността на свободно придвижване, но то е свързано и с други, вече посочени ограничения (чл.75 от ЗИНЗС).

Евентуални неудобства от твърдата пейка при пътуването със седалки тип пейки от незапалим материал, т.е. без тапицерия, каквито следва да са процесните съгласно Правилата за конвойната дейност, следва да бъдат приети за нормална последица и необходимост с оглед правилата за сигурност, които следва да бъдат прилагани спрямо конвоираните лица. Що се касае до разрешението за тези лица да ползват самостоятелно колани, следва да се отбележи, че се касае по принцип за вещи с повишен риск от увреждане и е напълно логично ползването на такива вещи да не бъде регламентирано за всички. Видно от публично обявения списък за разрешените вещи от лицата, лишени от свобода и задържаните под стража, като ищеца, в част III е предвидено ползването на колан за панталон само след изрично разрешение от началника на затвора, поправителния дом или затворническото общежитие, т.е. не само се изисква допълнително разрешение за такава вещ, но и не е предвидена възможност за ползването на такава вещ без разрешение на съответното длъжностно лице от следствения арест, което е допълнителен аргумент за риска от ползването на определени вещи от лица в положението на ищеца.

В този смисъл са всички съдебни решения, постановени по искиви молби на Е. М. срещу ГДО с оплаквания относно условията на превоз в специализираните автомобили, с които исковите претенции са отхвърлени: адм.д.№466/2018 г., № 464/2018 г., № 11068/2018 г., № 12472/2018 г., № 2233/2019 г., № 10494/2019 г. и № 13791/2019 г., всички по описа на АССГ. Тук е мястото да се отбележи, че въпреки

многобройните искове между същите страни относно условията на превоз в СА, съдът не откри идентичност в предмета на делата, тъй като конкретните дати или номера на специализирани автомобили, за които са постановени решения по посочените дела на АССГ, не са включени в Справка рег. № 6452/16.08.2018 г. на ГДО (л.120 и сл.), което е логично предвид участието на ответника като страна в същите искови производства. Несъмнено, сигурността на живота и опазване на здравето на превозваните лица е с приоритет пред ограниченията на правата на лишените от свобода, но следва да се отбележи, че ищецът не навежда в исковата си молба твърдения за конкретни пътни инциденти, претърпени при превоза му на конкретна дата, в резултат на които той е получил конкретни травматични увреждания. По тази причина съдът не изследва здравословното състояние на ищеца, свързано с превоза му на конкретна дата, а приема, че е сезиран с иск за неимуществени вреди, претърпени поради превозването му в неблагоприятни условия в специализираните автомобили на ГДО.

Разпоредбата на чл.3, ал.1 от ЗИНЗС въвежда абсолютна забрана осъдените и задържаните под стража лица да бъдат подлагани на изтезания, на жестоко, нечовешко или унижително отношение. В тази връзка, съдът съобразява практиката на ЕСПЧ по приложението на чл.3 от ЕКПЧ, според която, за да попадне в обхвата на тази разпоредба, малтретирането трябва да достигне минимално ниво на суровост. Оценката на този минимум е относителна и зависи от всички обстоятелства по делото като продължителността на отношението, физическите и психическите последици и в някои случаи пола, възрастта и здравословното състояние на лицето.

За да попадне малтретирането специално под чл. 3 от Конвенцията, страданието и унижението трябва да *надхвърлят* неизбежния елемент на страдание и унижение, *свързани със самото лишаване от свобода*. В този случай властите трябва да гарантират, че едно лице е задържано при условия, съвместими с *уважението към човешкото достойнство*, че начинът и методът на изпълнение на наказанието лишаване от свобода или друг вид мярка за задържане не подлага човека на *стрес или трудности* с интензитет, *надвишаващ неизбежната степен на страдание*, присъща на задържането, и че предвид практическите изисквания на лишаването от свобода, здравето и благосъстоянието на този човек са гарантирани в достатъчна степен.

От посочените стандарти следва да се направи извод, че самото наказание „лишаване от свобода“ неминуемо е свързано с ограничения, присъщо свързани с определена степен на страдание и унижение. Ето защо, твърденията за накърняване на човешкото достойнство при определени аспекти от изтърпяване на наказанието (каквито несъмнено са превозът и конвоирането на лицата по ЗИНЗС) изискват преценка дали твърдяното отношение надхвърля неизбежния елемент на страдание и унижение, свързани със самото лишаване от свобода, така, че лишеният от свобода да е подложен на *стрес или трудности* с интензитет, *надвишаващ тази неизбежната степен на страдание*.

Лишаването от свобода е най-тежкото наказание по Наказателния кодекс, налагано в изрично предвидени от законодателя случаи на тежки, умишлени престъпления. То неминуемо е свързано с лишения, които наказаното лице *трябва да приеме*. Влязлата в сила съдебна присъда за налагане на това най-тежко наказание придава легитимност на ограниченията на правата,

свързани с изтърпяването му. Затова е изцяло неподходящо сравнението, което се прави със средствата за безопасност в обществения транспорт. Лишените от свобода лица търпят ограничения и липсата на обезопасителни колани или седалки с тапицерия са част от тези ограничения, поради което и само на това основание не може да се приеме, че ищецът е претърпял неимуществени вреди с интензитет, надвишаващ неизбежната степен на ограничения и страдания, присъщи за наказанието.

С други думи, за да достигнат твърдените от ищеца страдания при превозването му с процесните автомобили до прага на суровост по чл.3 от ЕКПЧ трябва да се установят и докажат нарушения, които надхвърлят неизбежния елемент на страдание, присъщ на наказанието, и засягат в по-голяма степен човешкото достойнство, така, както същото е гарантирано от чл.3 от ЕКПЧ, от чл.1 и чл.4 от ХОПЕС.

Тази абсолютна забрана е записана изрично и в специалните Правила за конвойната дейност, като чл.6, ал.2 от тях съдържа неизчерпателно изброяване на действия, които се смятат за изтезание, жестоко отнасяне или нечовешко третиране: причиняване на силна физическа болка или страдание, *освен регламентираните и приложени в съответствие с изискванията на ЗМВР*, вкл. употреба на сила, помощни средства и оръжие; поставяне в неблагоприятни условия при движение и престой в помещения, изразяващи се в лишаване от достатъчна жилищна площ, отопление, осветление, проветряване, медицинско обслужване и други, които *могат да причинят увреждане на здравето*.

Дължим е извод, че специализираните правила за конвойната дейност следват практиката по приложението на чл.3 от ЕКПЧ, която признава определен, неизбежен елемент на страдание, свързано със самото наказание. По тази причина прилаганите спрямо конвоираните лица мерки трябва да се съобразени със закона и да не причиняват увреждане на здравето над минималния праг на суровост, присъщ на изтърпяване на наказанието. Ищецът не твърди да е претърпял конкретен пътен инцидент с превозно средство на конкретна дата, а навежда общи твърдения за изтезания и нечовешко отношение при превоза със специализирани автомобили, за което съдът следва да съобрази цитираната съдебна практика по приложението на чл.3 от ЕКПЧ.

Тук е мястото да се посочи, че в първоначалната си жалба (с характер на искова молба), в многобройните си уточнителни молби и в предоарията си по същество на спора, ищецът е наизустил и цитира, като смята за нарушени, редица разпоредби на правото на Европейскию съюз. Визираните от него норми са общи и касаят принципи, които се нуждаят от последваща нормативна уредба. Такива несъмнено са посочените ценности в чл.2 до чл.6 от ДЕС – човешкото достойнство, свободата, демокрацията, равенството, правовата държава, зачитането на правата на човека, включително правата на лицата, които принадлежат към малцинства, мира, ценностите и благоденствието на народите, националната идентичност; по чл.18 от ДФЕС – забраната за дискриминация, чл.20 от ДФЕС – гражданство на Европейския съюз; чл.67 от ДФЕС, според който Съюзът представлява пространство на свобода, сигурност и правосъдие, в което се зачитат основните права и

различните правни системи и традиции на държавите-членки; чл.91-100 от ДФЕС – обща транспортна политика; разпоредбите на Европейската конвенция за правата на човека или на Хартата на основните права в ЕС, както и нормите на Международния пакт за граждански и политически права на ООН. Визираните *разпоредби са общи и уреждат* принципи, общочовешки ценности и постижения на съвременното демократично общество, а не ясно и прецизно правило за поведение в полза на частните субекти или задължение на длъжностни лица и административни органи, поради което несъмнено се нуждаят от допълнителна конкретизация и уредба в други нормативни актове или изясняване в константна съдебна практика (като например цитираната по приложението на чл.3 от ЕКПЧ). С оглед диспозитивното начало в процеса, ищецът навежда в исковата си молба фактически твърдения (факти и обстоятелства от обективната действителност), поради които смята, че негови конкретни права са накърнени. Правната квалификация на исковата претенция е приоритет на съда. С други думи – цитирането на общи правни норми и принципи не конкретизира по никакъв начин наведените в исковата молба факти и обстоятелства, още по-малко спомага за тяхното изясняване. Фактът, че ищецът ги е прочел и може да ги цитира не означава, че е запознат със сложната система на правото, част от която несъмнено са Наказателният кодекс (НК), Наказателно-процесуалният кодекс (НПК) и ЗИНЗС. Общите правни норми-принципи се нуждаят от допълнителна конкретизация и правна уредба в специални закони, какъвто безспорно е ЗИНЗС, а преди да се достигне до изпълнение на наказанието – това са НК и НПК. При наличие на влязла в сила присъда по НПК, установяваща извършено престъпление по НК, изпълнението на наказанието и правното положение на ищеца се уреждат от специалния ЗИНЗС. Респ. ищецът следва да понесе неизбежния елемент на страдание и унижение, свързани със самото му лишаване от свобода, а за да достигнат определени елементи от изтърпяване на това наказание до нарушение, то те трябва да надхвърлят този неизбежен елемент на страдание, неминуемо свързано с лишаване (от свобода) и ограничаване на права (чл.75 от ЗИНЗС). Правното положение на ищеца не разкрива какъвто и да е трансграничен елемент, свързан с приложението на правото на ЕС по отношение на качеството му на лице, срещу което е водено наказателно производство и изтърпява влязла в сила присъда, поради което съдът приема, че исковата претенция се регулира от нормите на националното право.

Позоваването на норми на Хартата за основните права на ЕС не води до друго правно положение, доколкото съгласно чл. 51, параграф 2 от Хартата, разпоредбите ѝ не разширяват приложното поле на правото на Съюза, а съгласно първия параграф, се прилага от държавите-членки само доколкото те прилагат правото на ЕС. 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 ищеца, в нито една от двете обсъдени области на компетентност, то следователно, са приложими в казуса по делото изцяло разпоредбите по националното право.

Твърденията на ищеца и процесуалният му представител по ЗПП са за претърпени „нечовешки и зверски изтезания, садизъм, целенасочено и умишлено изтезание в съоръжения за изтезание, нечовешко отношение към

човешки същества, физически и психически болки, страдания, опасения, страх и ужас, изтезание с шум и поставяне в свито положение, които довеждали ищеца до състояние на неадекватност, сравнимо с линчуване“. Съвкупната преценка на събраните по делото доказателства – конкретно СТЕ и свидетелски показания, навежда съда на извод, че тези твърдения са силно преувеличени.

Съдът кредитира показанията на свидетеля л.св. **А. А. В.**, доколкото същият установява, че е бил конвоиран заедно с ищеца М.. Свидетелят установява, че не се е случвало да бъде превозван като правостоящ. Понякога автобусите били пренаселени и тогава конвоираните лица се бутали от двете страни. Когато от едната и другата страна имало човек, не било комфортно. В някои от тях имало П-образни седалки, които били като корито за добитък. Нямаło предпазни колани. Конвоираните лица били с белезници и нямали подвижност. Подвижността била ограничена, почти нулева, нямаło възможност да се държат. При рязко спиране или тръгване конвоираните лица се блъскали един в друг. Личното впечатление на свидетеля е, че бусът е достатъчно висок, за да е удобно, въпреки, че седалките са от желязо. Лично е усещал, че няма светлина и въздух, защото прозорците са затъмнени, а вътре в буса е охраната и още 6-8 човека – не било приятно. Свидетелят В. установява и наличието на „индивидуални седалки“ – с големина 50/50 см., в които едвам се влиза и сяда, като в гардероб, където си абсолютно сам. Облегалката на пейката била стената на самото превозно средство. Имало бусове, които са като „корито“, там било много студено. Това били бусовете с П-образни седалки, защото ламаринената седалка била студена. В тях хората били „коляно в коляно“, абсолютно допрени един до друг. В бусовете с „шкафче/гардероб“ – 60/50 см. било некомфортно, чувстваш се притиснат, все едно си вкаран в бутилка. Никой не бил доволен, че го превозват там. Специално тези бусове дрънчали, защото нямали окачване.

Свидетелските показания на В. са показателни за различния подход при субективното възприемане и описанието на условията в различните специализирани автомобили. В едни случаи свидетелят използва наречия като неприятно, некомфортно, студена ламаринена седалка или хора, определени „коляно в коляно“, които се бутат едни други. Съдът приема, че наличието на известен дискомфорт е присъщ на изпърпяването наказание и свързаните с него легални ограничения по съображения за охрана и сигурност. Ето защо, в тези случаи не може да се приеме, че лишените от свобода лица търпят болки и страдания, които надвишават *неизбежната степен на страдание*, присъща на наказанието. Докато други автомобили – тези с П-образни седалки (според СТЕ това са Тойота рег. [рег.номер на МПС] , с височина 140 см, И. 50 С 15 рег. [рег.номер на МПС] и И. 50 С 13 рег. [рег.номер на МПС]) свидетелят В. описва като „корито за добитък“. Според съда, промяната в описанието (от една страна дискомфортно и неприятно, а в другия случай – корито за добитък или вкаран в бутилка) е показателна за обективно наличие на различия между условията в отделните специализирани автомобили.

От показанията на свидетеля л.св. **М. С. П.** се установява, че бусовете, с които били превозвани, били за транспорт на багаж, но пригодени да превозват

хора. Определя условията в тях като „ненормални“. В тях конвоираните лица били с белезници, поради което не могли да използват ръцете си. При рязко спиране можело „да се размажеш“, защото седалките били от ламарина. През лятото в тях било горещо, а зимата – студено. Конвоираните лица били набутани като „сардели“. При по-рязко спиране или рязка маневра, се бутали в железата, защото цялото помещение било направено от винкел, желязо и мрежа. Не били обезопасени с колани. Според свидетеля П., две години преди съдебното заседание на 14.06.2023 г., М. претърпял сериозен инцидент с наранявания (датата е извън исковия период). Редовно си споделяли с М. за такива инциденти. Установява наличие на автобус с по-специални съоръжения за сигурност – като комин на къща 45/45/45 см. Там нямало въздух и повечето пъти превозваното лице било право. Нямало осветление. Вратите на буса „И. Д.“ издавали шум – хлопали и скърцали. Свидетелят определя този шум като от „пиратски кораб“. Там не можело да чуеш какво си говорят хората. Можело да те чуе само човекът пред теб или зад теб. Никой не се чувствал добре, когато го поставят в „шкафчето“ 45/45 см, защото е много малко и всички се оплакват от него. Според свидетеля „никога не се е возил в нещо със седалка“ (очевидно има предвид тапицирана седалка). Всичко било направено от ламарина и било с ръбове – конструкция от винкели. Нямало нищо меко за сядане. Когато бусът минел през дупка, нямало какво да олекоти удара, все едно си седнал на земята. М. споделял на свидетеля, че след такова возене, започвал за качва кръвно и не бил добре с кръвообращението, *защото е седнал*. В тази част свидетелските показания са взаимно противоречиви – веднъж установява, че превозваното лице е право, а след това – че М. не бил добре с кръвообращението, *защото е седнал*.

Свидетелят П. установява наличие на малък бус „Тойота бебе“, в който имало една ламарина за сядане с ширина от една педя. Трябвало непрекъснато да си опрял обувките си в стената, защото при всяка маневра имало опасност от падане. През лятото след 15 минути вече не можело да се диша. В него нямало светлина, нямало седалки и колани за безопасност. Гумите му били малки и най-малката неравност на пътя се усещала. При такъв превоз било напълно възможно да се изпита страх. М. също му споделял, че изпитва страх. Свидетелят установява, че след връщане от превоз с този малък бус, М. бил „като пребит“. В малкото помещение нямало къде да се сложиш ръцете, затова „накъдето отиде бусът, натам се удряш“. Ако си с дълги крака, не можело да седнеш вътре. Дватама с М. коментирали, че от това положение М. има клаустрофобични чувства и вдига високо кръвно налягане. Тъй като при конвоиране били с белезници на ръцете и краката, слизането било трудно, трябвало съдействие – хващат те подмишница и те вдигат, при това – на публично място. Ищецът му споделял, че това го унижава. Затова М. го било страх да не падне при слизане.

В исковата молба не са изложени факти и обстоятелства във връзка със слизане и качване от СА, поради което в тази им част свидетелските показания на П. са неотносими.

Свидетелят П. установява, че при превоза с Тойотата М. изпитвал болки и страдания. Всички бусове били еднакво некомфортни и недомислени. Имали нужда от комфорт и безопасност при транспорта. При превоза М. изпитвал

гняв, обида и унижение, бил емоционален и превъзбуден, споделял, че се чувства като маймуна.

Както съдът е посочил в определение от 03.01.2023 г. М. С. П. е призоваван и разпитван като свидетел по десетки искиви молби, заведени от Е. Д. М., което поставя под съмнение неговата безпристрастност. Самият П. установява в показанията си: „повече от 100 пъти сме коментирали за задълженията на държавата да осигури комфорт и безопасност при транспорта“, „коментирали сме, че такива не съществуват при нашия превоз“, дори е категоричен „нарушени са законите“, което безусловно навежда на предубеденост на свидетеля. Съгласно чл.172 от ГПК евентуалната заинтересованост на св.П. следва да се прецени с оглед на всички други данни по делото. Съдът не кредитира показанията му относно размера на тясното помещение (според св. е 45/45 см.), относно липсата на въздух и светлина, както и, че „всички бусове са еднакво некомфортни и недомислени“, защото в тази част са в противоречие със СТЕ, която установява различни размери на индивидуалната клетка, наличие на осветление и вентилация във всички СА, както и различни характеристики и размери на автомобилите. Идентично на поясненията на ищеца относно условията за превоз в СА, съдът намира, че и показанията на св. П. са силно преувеличени в отделни части с цел да подкрепят тезата на ищеца, която „повече от 100 пъти са коментирали заедно“, а именно, че условията на превоз са „ненормални“ или, че при рязко спиране можело „да се размажеш“, защото седалките били от ламарина. В тази част съдът не кредитира показанията на св. П. като като предубедени и заинтересовани.

Другият свидетел описва условията на превоз в по-малките бусове като „дискомфортни“, което съдът приема за по-обективно и житейски логично. Дискомфортът от пътуване върху ламаринена седалка, опрян в раменете на други конвоирани лица или с крака, допрени до стената на автомобила, при което при рязка маневра неминуемо тялото се поддава на инерцията си и променя положението си, но без данни за претърпян пътен инцидент, *не надминава прага на суровост и не надхвърля неизбежния елемент на страдание, присъщо на специалния режим на лишениите от свобода*, поради което и при така описаните условия на превоз не съществува обективна възможност ищецът да е претърпял вреди с по-висок интензитет от обективно присъщите ограничения на наказанието.

Относно описанието на процесните автомобили и техническите им характеристики съдът кредитира приета по делото съдебно-техническа експертиза (СТЕ) като компетентно изготвена. Съгласно чл.201 от ГПК съдът не е длъжен да възприеме изводите на експерта, поради което оспорването на заключението от ищеца в частта, че металните решетки се състоят от цилиндрични тръби, ще бъде подложено от съда на съвкупна преценка с всички събрани по делото доказателства, вкл. съдържащите се в експертизата снимки.

Експертът е установил, че процесните 7 броя автомобили са категория „М“ съгласно ЗДвП и отговарят на техническите изисквания на ЗДвП (л.320). След като СА притежават регистрация по ЗДвП, съдът следва да зачете правното действие на свидетелството за регистрация като стабилен административен

акт. Съответствието на оборудването на автомобилите с изискванията, на които следва да отговаря, е предмет на проверка и преценка при регистрацията на автомобилите, извършва се от съответните органи, компетентни да извършат регистрацията, съгласно Наредба № I-45 от 24 март 2000 г. за регистриране, отчет, спиране от движение и пускане в движение, временно отнемане, прекратяване и възстановяване на регистрацията на моторните превозни средства и ремаркета, теглени от тях, и реда за предоставяне на данни за регистрираните пътни превозни средства. След като компетентните органи по чл. 5 от Наредбата са извършили необходимите технически прегледи, вкл. за комплектоването на специалния автомобил и са издали свидетелство за регистрация, то съдът е длъжен да зачете съответствието на специализирания автомобил с изискванията на закона (конкретно ЗДвП), в какъвто смисъл е и заключението на СТЕ.

Според експерта, СА били произведени фабрично-заводски на базата на серийно произведените с доработка за приспособяване към нуждите от тях като „Специализирани автомобили /автобуси/“ - „СА“ за превоз на пътници - лишени от свобода и задържани, общо - конвоирани, както и тяхната охрана. Всичките 7 СА били снабдени с: каросерия - метален остъклен фургон, разделен на три отделения /отсеци/:

- предно - за водача и една двойна или единична седалка за охранител и старшия на конвоя;
- средно - оборудвано с места за сядане на охранители - 1 до 3 и за личен багаж на задържаните;
- задно /килия/ - за конвоираните лица, оборудвана с неподвижно закрепени към пода с болтове метални седалки.

Между средното отделение и клетката са монтирани прегради - метални врати с мрежести решетки, или само метални решетки със заключващи едностранно отвън устройства. Над средното отделение е монтиран шибидах за естествена *вентилация* при движение на автомобила. Автомобилите имали климатични инсталации /климатроник/, работещи в режим на отопление и вентилация. Те били монтирани в средното отделение и подавали затоплен/охладен атмосферен въздух в него и към килията. Осветителни тела имало в средното отделение. Пред предната броня бил монтиран масивен ролбар за предпазване при челни удари (несъмнено от съображения за сигурност – бел. моя). Зад задната броня има също ролбар с по-малки размери - метална тръба или профил. Подът бил застлан с балатум или само метален. Над тавана са монтирани сигнални лампи на полицейска охрана, а отстрани надписи „Охрана на съдебната власт“.

Експертният извод на вещото лице е, че всички огледани и описани специализирани автомобили - микробуси отговорят на изискванията на ЗДвП и на Изискванията за оборудване на специализирани автобуси и автомобили /Приложение № 4 на л. 109 и 110 по делото/ - специфични за приспособяване на автомобила по предназначение. Ето защо и единствено поради превоз със специализирани автомобили на ГДО, без твърдения за претърпян конкретен пътен инцидент, не може да се приеме, че ищецът е претърпял болки и страдания, надвишаващи неизбежния елемент на ограничение, свързано със специалния му режим. Не се установиха и доказаха твърденията на ищеца за

незаконносъобразно бездействие, тоест неизпълнение на произтичащо от закон задължение.

Основните технически данни и оборудване на процесните 7 броя автомобили детайлно са описани от вещото лице и не следва да се възпроизвеждат в детайли с оглед техния обем. Съобразно описанието на специализираните бусове в СТЕ съдът приема, че превишение на неизбежния елемент на страдание, присъщ на наказанието, причинява превозът в тези от тях, които са с височина 140-155 см (според СТЕ това са Тойота рег. [рег.номер на МПС] , Пежо рег. [рег.номер на МПС] и Пежо рег. [рег.номер на МПС]). Съгласно Правилата за конвойната дейност в специализираните автомобили конвоираните лица са с белезници на ръцете и краката. Съдът приема, че височина на превозното средство от 140-155 см допълнително затруднява придвижването в него, при което конвоираните не могат да достигнат до пейката в изправен вид, а са принудени да вървят приведени, както ищецът поддържа в исквата си молба.

Както се посочи, липсата на обезопасителни колани и седалки, само по себе си, не съставлява нарушение на нормативни разпоредби, което да причинява на превозваните лица болки и страдания с висок интензитет при липса на твърдения за претърпени конкретни пътни инциденти. Ниската височина на специализираните автомобили обаче, създава повече предпоставки за удари и бутане в стените и тавана на буса или в други конвоирани лица при резки маневри. От друга страна, тясното пространство е предпоставка за засилена подтиснатост и дискомфорт у превозваните лица.

Установява се от представена от ответника справка рег. № 6452 от 16.08.2028 г., че за процесния период ищецът М. е бил превеждан от арестното помещение или затвора до различни съдебни сгради общо 180 пъти. От тях 91 пъти е бил превозван с бусове с височина 140-155 см, при които житейски е вероятно и логично, при съобразяване на неговия ръст, ищецът да е бил приведен дори в седнало положение, от което да изпитва стрес и притеснение с по-висок интензитет в сравнение със превоз специализиран автомобил с височина 185 см.

При преценка на интензитета на претърпените болки и страдания при превоз с бусове с височина 140-155 см съдът отчита, че разстоянието между следствия арест на [улица], [населено място] и съдебните сгради в центъра на С. не е голямо. В тази насока са показанията на св. В., според когото „разстоянието между затвора и СГС не е голямо, времето минава бързо, гледам през прозореца“. Относно интензитета на претърпените неимуществени вреди съдът кредитира показанията на св. П., според който след връщане от превоз с този малък бус, М. бил „като пребит“ и изпитвал страх.

От замервания на седалки в превозни средства за обществено ползване вещото лице Г. е приел усреднена широчина на таза на човек от 40 см. Именно процесните бусове с височина 140 - 155 см са с широчина на седалките под този усреднен размер – при Тойота рег. [рег.номер на МПС] широчината на седалката е 35 см, при Пежо рег. [рег.номер на МПС] и Пежо рег. [рег.номер на МПС] е 30 см. Съдът приема, че съчетанието между намалената височина на превозното средство и тесните пейки за сядане

допълнително увеличават дискомфорта при превоз до степен, която надхвърля неизбежния елемент на страдание, присъщо на специалния режим на лишените от свобода. Тези условия на превоз - намалена височина на буса и прекалено тясна седалка, несъмнено следва да бъдат преценени в съвкупност.

Справедливо обезщетение на претърпените от ищеца болки и страдания при превоза със СА с височина 140-155 см. (Тойота рег. [рег.номер на МПС] , Пежо рег. [рег.номер на МПС] и Пежо рег. [рег.номер на МПС]) съдът приема в размер на 5 лв. за всеки от тях. В тази връзка, освен неголямата продължителност на превоза, съдът съобразява отдалечеността на исковия период (2013 г. - 2018 г.) и значителната промяна на минималната работна заплата през него, която е 310 лв. през 2013 г., 340 лв. през 2014 г., 360-380 лв. през 2015 г., 420 лв. през 2016 г., 460 лв. през 2017 г. и 510 лв. през 2018г. За сравнение – през 2023 г. същата е 780 лв. Или общо за превоз с бусове с намалена височина и по-тесни седалки следва да се определи справедливо обезщетение на претърпените неимуществени вреди в размер на **455 лв.**

На следващо място, съдът приема, че болки и страдания с висок интензитет конвоираното лице е претърпяло при превоз с тези от бусовете, които разполагат с по-тясно, индивидуално помещение с размери 65/60 см. Установява се от СТЕ, че това са автомобили марка „И.“ модел „50 С 15/13“, с рег. [рег.номер на МПС] , съотв. Рег. [рег.номер на МПС] (предаден след исковия период на Затвора В.). Съобразно представената от ответника справка рег. № 6452/16.08.2028 г. ищецът М. е пътувал за исковия период общо 45 пъти с тези бусове. Тук е мястото да се отбележи, че страните не са ангажирали доказателства, че при всеки един от тези превози, ищецът е бил превозван именно в тясното помещение с размери 60/65 см.

Съдът приема за ноторно известен фактът, че с Решение № 242 от 16.04.2020 г. по н.д. 1018/2019 г. по описа на ВКС, ищецът Е. Д. М. е осъден окончателно - ефективно на седемнадесет години и шест месеца лишаване от свобода, и с оглед данните от същото решение на ВКС за внесен обвинителен акт по същото наказателно дело за следните престъпления: по чл. 321, ал. 3, т. 1, вр. ал. 1 НК, по чл. 142, ал. 2, т. 1, 2, 6 и 8, вр. ал. 1 НК, по чл.199, ал. 1, т. 1 и 5, вр. чл. 198, ал. 1, вр. чл. 20, ал. 2 НК, по чл. 330, ал. 2, т. 4, вр. ал.1 НК, по чл. 116, ал. 2, предл. 4, вр. ал. 1, т. 6, вр. чл. 115, вр. чл. 18, ал. 1 НК, по чл. 199, ал. 2, т. 3, вр. чл. 199, ал. 1, т. 5, вр. чл. 198, ал. 1, вр. чл. 20, ал. 2, по чл. 199, ал. 1, т. 5, вр. чл. 198, ал. 1, вр. чл. 20, ал. 2 НК, и по чл. 199, ал. 1, т. 5, вр. чл. 198, ал. 1, вр. чл. 20, ал. 2 НК.

Касае се за тежки, умишлени престъпления, за които ищецът е бил обвиняем и подсъдим по нохд № 3555/2018 г. по описа на Специализирания наказателен съд, което прави вероятно превозът му именно в тясното, индивидуално помещение с размери 65/60 см. От друга страна, разбираемо е именно ответникът да разполага с данни дали на конкретна дата М. е бил превозван в това специално помещение на СА на ГДО. С определение от 18.06.2018 г. ответникът е бил задължен да представи справка относно конкретните дати на превоз на Е. М. в исковия период и конкретните СА, с които е осъществен превозът. По делото е представена справка рег. № 6452/16.08.2028 г. по описа на ГДО относно датите на превоз и автомобилите, с които е осъществен, но

същата не съдържа данни дали ищецът е бил превозван в индивидуалното помещение с размери 65/60 см. За това обстоятелство съдът намира за приложима презумпцията по чл.161 от ГПК – с оглед на обстоятелствата по делото съдът може да приеме за доказани фактите, относно които страната е създала пречки за събиране на допуснати доказателства. С оглед отдалечеността на исковия период следва да се съобрази и посоченото в молба на ответника от 12.12.2022 г. (л.251), че съгласно Правила за документооборота, деловодната и архивна дейност в ГДО, документите, касаещи конвоирането на задържани лица до 31.12.2016 г. са унищожени.

Съгласно чл.18, ал.6 от Правилата за конвойната дейност конвоиране на лица, изтърпяващи наказание „лишаване от свобода за срок над 10 години“, обвиняеми и подсъдими за тежки, умишлени престъпления, участници в организирани престъпни групи, се осъществява индивидуално в СА или в индивидуални клетки в СА, които са оборудвани с такива.

При съобразяване на обществената опасност на деянията, за които ищецът има повдигнато обвинение съдът приема, че в значителна част от процесните общо 45 пъти М. е бил превозван именно в тясното, индивидуално помещение на автомобили марка „И.“ модел „50 С 15/13“, с рег. [рег.номер на МПС] , съотв. Рег. [рег.номер на МПС] . Претърпените при превоза в тясното помещение болки и страдания са със значително по-висок интензитет, който надвишава неизбежния елемент на страдание, присъщ на наказанието. Според снимка № 12 от експертизата, която изобразява процесното тясно пространство, така и според св. В., в тази клетка „едвам се влиза и едвам се сядат“, „седалките в този гардероб били ламаринени“, поради което съдът приема за недоказани твърденията на ищеца, че в това помещение е бил превозван правостоящ.

Реално претърпените неимуществени вреди се установяват от свидетелските показания на св. В. и св. П., които безпротиворечиво установяват, че превозът с тези бусове е като „корито за добитък“, „там си притиснат, все едно си вкаран в бутилка“, т.е. налице е значително отклонение от нормалните условия на превоз със специализирани автомобили на ГДО.

Независимо, че разпоредбата на чл.18, ал.6 от Правилата за конвойната дейност предвижда възможност за конвоиране на лица в индивидуални клетки в СА, то този превоз не трябва да надвишава неминуемия праг на суровост. Съдът приема, че превозът в индивидуална клетка 60/65 см. за едър човек, какъвто е ищецът, достига прага на суровост на нарушение по чл.3 от ЕКПЧ, доколкото разпитаните свидетели безпротиворечиво установяват изпитван при този превоз дискомфорт със значително по-висок интензитет. За обезщетяване на претърпените при превоз в тясно, индивидуално помещение, болки и страдания съдът приема за справедлив размер на обезщетението за целия исков период сумата от **400 лв.**

По-нататък, съдът приема, че в случаите, в които превозното средство е било препълнено с конвоирани лица, чийто брой е по-голям от броя на местата в него, поради пренаселеност на автомобила, ищецът е претърпял дискомфорт с по-висок интензитет, който също надвишава неизбежния елемент на страдание, присъщ на наказанието. Относно това обстоятелство съдът кредитира приета по делото СТЕ и не възприема свидетелските показания за

постоянна пренаселеност в бусовете като силно преувеличени и житейски нелогични. Вещото лице е установило 7 конкретни случая, при които М. е превозван съвместно с други лица, но над капацитета на специалните автомобили. Справедлив размер на обезщетението за претърпените при условия на пренаселен бус болки и страдания е **105 лв.** (по 15 лв. на превоз). За исковия период от 27.11.2013 г. до 09.03.2018 г. общият размер на обезщетението за неимуществени вреди, претърпени от ищеца за превоз в СА с по-ниска височина и по-тесни седалки, в индивидуална клетка и 7 случая на пренаселеност, се определя на **960 лв.** Този размер съдът приема за справедлив по смисъла на чл.52 от ЗЗД като съобразява, че през посочения период ищецът е бил със специален статут съгласно ЗИНЗС и в посочените случаи претърпените болки и страдания са с интензитет, надхвърлящ неизбежния елемент на страдание, присъщ на изтърпяването наказание.

Съдът намира за недоказани останалите твърдения на ищеца за липса на осветление и вентилация и за пренаселеност в бусовете, извън изрично установените от вещото лице Г. 7 случая, при които броят на превозваните лица е бил по-голям от броя на местата в автомобилите. В тази връзка съдът съобразява изявленията на ищеца в о.с.з. на 23.11.2022 г., че повечето пъти е пътувал сам (л.239). Това обстоятелство се установява и от служебно изискана от съда информация от ГДО, предоставена с писмо рег. № 9002/12.12.2022 г. (л.251 и сл.), според което на конкретно посочени дати М. е приет и предаден сам за конвой (09.06.2017 г., 21.06.2017 г., 10.07.2017 г., 13-ти, 20-ти и 24.07.2017 г., 22.08.2017 г., 05.09.2017 г., 25.09.2017 г., 04.10.2017 г., 11.10.2017 г., 20-ти и 26.10.2017 г., 30.10-2017 г., 06.11.2017 г., 09.11.2017 г., 4-ти, 5-ти, 11-ти, 20.12.2017 г., 4-ти, 5-ти, 8-ми, 9-ти, 12-ти, 12-ти, 16-ти, 23-ти, 24.01.2018 г., 5-ти, 7-ми, 14-ти, 16-ти, 20-ти, 22-ри, 23-ти, 28.02.2018 г., 06.03.2018 г. и 09.03.2018 г. (информация преди 31.12.2016 г. не се съхранява).

Вещото лице Г. и св. В. са категорични, че не е имало случай, при който конвоираните лица да са пътували правостоящи. СТЕ потвърждава за всеки един от автомобилите наличие на осветление, вентилация и климатик, които се управляват от служителите на ГДО. На снимка 12 от експертизата се установява наличие на пейка и в тясното помещение 65/60 см., поради което са недоказани твърденията на ищеца, че в него е пътувал прав. Оплакванията, че „през лятото е горещо, а през зимата – студено“ не надхвърлят изискуемия праг на суровост. Свидетелят В. установява, че „когато автобусите са пренаселени (не може да уточни броя на конвоираните лица в тях), ни бутат от едната и другата страна“. Съдът приема, че тези показания не касаят процесните 7 случая, за които вещото лице е установило пренаселеност в бусовете, а регулярни превози, при които превозваните лица неминуемо се побутват с телата си, което е присъщо за движението в автомобил и не надхвърля неминуемия праг на суровост, свързан с изтърпявания режим.

Твърденията на ищеца, че „подскача като топка“ са силно преувеличени, както личи от думите му, че „С. е разрушен град като К.“ – обстоятелство, което не отговаря на обективната истина.

Съдът намира за недоказано наличието на остри ръбове в помещението за

конвоирани лица на СА, в които е възможно те са получат контузии със значително по-висок интензитет от нормално залитане или опиране в метална стена или решетка при движението на автомобила. От съдържащите се в СТЕ снимки и описание на автомобилите съдът приема, че помещението за превоз на конвоирани лица съдържа метални стени, решетки и пейки за сядане. Независимо, че превозът върху метал или ударът в метална стена при движение на автомобила може да са свързани с известен дискомфорт, то този дискомфорт, при липса на данни за претърпян пътен инцидент, не надхвърля ограниченията, присъщи за изтърпявания режим. От снимките в СТЕ се установяват прави ръбове на металните врати и решетки, нормални за метална конструкция. Житейски нелогично и невъзможно е, дори при удар, свързан с движението на автомобила, при него да се получат твърдените от ищеца увреждания на здравето му, при липса на данни за претърпян конкретен пътен инцидент. Независимо от настойчивите опити на служебния защитник при разпита на вещото лице Г. в о.с.з. на 11.10.2023 г. да обоснове теза за наличие на „остри ръбове“, съдът приема въз основа на снимковия материал в СТЕ, че процесните метални, винкелни конструкции нямат ръбове с ъгъл по-малък 90° , т.е. нямат остри ръбове. Касае се за квадратни форми под прав ъгъл. Вещото лице потвърждава няколкократно при разпита си в о.с.з. на 11.10.2023 г., че пейките нямат остри метални ръбове и като цяло помещението на килията няма такива ръбове и стърчащи остри профили и дори човек да подходи с тялото си към такава тръба с някаква скорост, тялото му може да не се увреди, като в нито един от процесните автомобили няма такъв остър ръб. Свидетелят В. също е категоричен „решетки има, но винкели с остри ръбове няма“.

По изложените съображения съдът приема, че в помещението за превоз на конвоирани лица в СА на ГДО, въпреки наличието на метални предмети, не съществуват остри ръбове, предоставящи възможност за увреждане на здравето на превозваните лица с по-висок интензитет от житейски нормален допир или удар в тях, при което тялото не се уврежда. Конкретен пътен инцидент не се твърди и не се установява по делото.

Вещото лице Г. установява при разпита си в о.с.з. на 11.10.2023 г., че в част от процесните автомобили, чието помещение за конвоирани лица е разделено на две отделни клетки, лицата пътуват с колене към металните стени на автомобилите, и са странично, перпендикулярно разположени на движението. Тези условия на превоз, при липса на твърдения и доказан пътен инцидент, дори да улесняват евентуални удари с части от тялото в металните стени, врати или решетки, не създават опасност за човешкото здраве с интензитет, който надхвърля неизбежния елемент на страдание, присъщо за изтърпявания режим.

Извън горесцитираните размери на височина на бусовете от 140-155 см и широчина на седалките от 30-35 см, описаните в СТЕ размери на СА напълно съответстват на усреднените дори за обществения транспорт.

Не се доказват и твърденията на ищеца за наличие на шум, който той преценява като „изтезание“. Дори св. П., който с показанията си очевидно подкрепя тезата на ищеца, установява, че „вратите на буса „И. Д.“ издават шум – хлопнали и скърцали“, който шум свидетелят определя този шум като от

„пиратски кораб“. Според свидетеля, от този шум, „не можело да чуеш какво си говорят хората, но можело да те чуе само човекът пред теб или зад теб“. Фактът, че все пак се чува „човекът зад теб или пред теб“ е показателен, че *не се касае за описвания от ищеца невъобразим, изтезаващ шум*. Ето защо и по отношение на тези твърдения в исковата молба съдът приема, че евентуален шум, скърцане или хлопане при движението на част от СА на ГДО не надхвърлят неизбежния елемент на страдание, присъщо за изтърпявания режим.

Относно единствената, конкретно посочена в исковата молба дата 20.12.2017 г., за която ищецът твърди, че бил превозен „без седалки за безопасност, без предпазен колан, с шкафчета, от които се вдигал ужасен шум, без осветление, бил замразен и разболян“, съдът съобразява, че според Справка рег. № 6452/16.08.2018 г. на ГДО (л.120-138), на тази дата ищецът е превозван с автомобил „Рено“ рег. [рег.номер на МПС] . Този автомобил е с височина от 180 см, метални седалки с размери 195 см на 45 см, които размери предполагат вътре в килията да бъдат настанени 10 лица. Превозът на тази дата е осъществен съгласно Заповед № 3-1489/19.12.2017 г., според която ищецът е приет сам и предаден с петима други конвоирани лица. Тези данни навеждат съда на извод за липса на увреждащи условия, поради което твърденията в исковата молба, освен силно преувеличени, са и недоказани.

В писмената си защита от 16.10.2023 г. ищецът е формулирал искане за отвод на съдията-докладчик, което съдът намира за неоснователно поради липса на предубеденост или заинтересованост по смисъла на чл.22, ал.1, т.6 от ГПК. Самият факт, че искането е направено едва в писмената защита, след повече от 5-годишен съдебен процес, е показателен, че се касае за злоупотреба с процесуални права от страна на ищеца. Наличието или липсата на справедлив процес или „тенденциозно и враждебно водене на делото“, ще бъдат преценени при евентуален инстанционен контрол. Заведено от ищеца съдебно дело за забавено правосъдие, свързано с продължителността на адм.д. № 269/2018 г. по описа на АССГ, не влияе върху безпристрастността на съдията-докладчик, нито може да мотивира у него друг начин на решаване на спора, освен според закона и доказателствата по делото.

При този изход на спора и на основание чл.10, ал.3 от ЗОДОВ ответникът следва да бъде осъден да възстанови в полза на АССГ сторените в производството разноски за съдебно-техническа експертиза в размер на 819 лв. На основание чл.10, ал.4 от ЗОДОВ ищецът следва да бъде осъден да заплати на ответника юрисконсултско възнаграждение, поискано в писмения отговор на исковата молба чрез израза „със законните последици“, в размер на 100 лв. съгласно чл.24 от Наредбата за заплащането на правната помощ.

Водим от горното, **Административен Съд С. - град, I отделение, 69 състав,**

РЕШИ:

ОСЪЖДА Главна дирекция „Охрана“ към Министерство на правосъдието, [населено място], ул. „М-р Г. В.“ № 2, да заплати на Е. Д. М., ЕГН [ЕГН], изтърпяващ наказание „лишаване от свобода“ в Затвора С., на основание

чл.1, ал.1 от ЗОДОВ обезщетение за неимуществени вреди в размер на 960 лв., претърпени в периода от 27.11.2013 г. до 09.03.2018 г. за превоз в специализирани автомобили на ГДО.

ОТХВЪРЛЯ иска за разликата до предявения размер от 50 000 лв.

ОСЪЖДА Е. Д. М., ЕГН [ЕГН], изтърпяващ наказание „лишаване от свобода“ в Затвора С., да заплати на Главна дирекция „Охрана“ към Министерство на правосъдието, [населено място], ул. „М-р Г. В.“ № 2, на основание чл.10, ал.4 от ЗОДОВ юрисконсултско възнаграждение в размер на 100лв.

ОСЪЖДА Главна дирекция „Охрана“ към Министерство на правосъдието, [населено място], ул. „М-р Г. В.“ № 2, да заплати в полза на Административен съд София град сторените от бюджета на съда разноски за вещо лице общо в размер на 819 лв.

ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на Е. Д. М., ЕГН [ЕГН], изтърпяващ наказание „лишаване от свобода“ в Затвора С., за отвод на същията-докладчик по делото.

Решението подлежи на обжалване в 14-дневен срок от съобщаването му на страните с касационна жалба пред Върховен административен съд.

СЪДИЯ: