

ПРОТОКОЛ

№ 309

гр. Пловдив, 11.05.2022 г.

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ПЛОВДИВ, 1-ВИ ТЪРГОВСКИ СЪСТАВ, в публично заседание на единадесети май през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Надежда Ив. Желязкова
Каличкова

Членове: Славейка Ат. Костадинова
Красимира Д. Ванчева

при участието на секретаря Цветелина Юр. Диминова
Сложи за разглеждане докладваното от Славейка Ат. Костадинова Въззивно търговско дело № 20215001000585 по описа за 2021 година.
На именното повикване в 10:31 часа се явиха:

За жалбоподателя ответник Д. ЕАД, редовно уведомен, се явява адв. М.М. с пълномощно по делото, представено в днешно съдебно заседание.

Жалбоподателите ищци С.П., К.П. и М.П., редовно уведомени, не се явяват. За тях - адв. В.К. с пълномощно по делото.

Не се явяват представители и за редовно уведомените трети лица помагачи на страната на ответника А., ЗД Е. АД и ЗАД А. АД.

Явява се вещото лице Вл. Г. С..

По делото е постъпила молба вх. № 3685/10.05.2022 г., подадена от Я.Б., в качеството ѝ на юрист в А., О. - Пазарджик, с изразено становище да бъде даден ход на делото.

Молба с вх. № 3683/10.05.2022 г., с изразено становище да бъде даден ход на делото, е подадена и от юриск. Меглена Якимова, представляваща ЗАД А. АД.

Адв. М. – Да се даде ход на делото.

Адв. К. – Да се даде ход на делото.

Съдът счита, че не са налице процесуални пречки по хода на делото, поради което

О П Р Е Д Е Л И:

ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО.

Пристъпва към изслушване на представената по делото САТЕ от вещото лице С..

Сне се самоличността на вещото лице:

Вл. Г. С. – 50-годишен, българин, български гражданин, неосъждан, женен, без родство със страните.

Предупреди се вещото лице за отговорността по чл. 291 ГПК.

В.л. С. – Поддържам изцяло заключението.

На въпроси от Адв. М.М.:

Въпр.: В кой момент за водача на Л.-та обективно е било възможно да възприеме заледената пътна настилка?

Отг.: От техническа гл.т. заледената пътна настилка може да се опише като т.н. „черен лед“, който визуално не може да бъде възприет в нормалните условия на шофиране. Вижда се една пътна настилка, която видимо прилича или е сходна на пътна настилка, която не е заледена, но тя в действителност е заледена. Обективно няма как да бъде определен този момент, поради причината, че възприемането на пътно-климатична обстановка и на събития в конкретния случай зависят от възприятията на водача, който е починал. Но може да се даде заключение, че със сигурност, от момента на загуба на управление, той вече е следвало да възприеме, че нещо се случва с автомобила, като от направлението на автомобила може да се направи извод, че това се дължи най-вероятно именно на такава заледена настилка. Реално загубата на управление е на не по-малко от около 30 м преди мястото на сблъсъка. Напълно е възможно, предвид данните на другия водач, това да е било и по-рано. Но няма обективни данни как да се определи колко по-рано.

Въпр.: Има ли обективни данни по делото на какво разстояние от мястото на сблъсъка започва заледената настилка?

Отг.: Това е представено на стр. 18 от заключението с т.н. „машабна скица“. Едното е 27 м, след което имаме още около 23-24 м още. Някъде приблизително около 50-52 м преди мястото на сблъсъка. На схемата е показано. Това е опесъченият участък в посока към с. Звъничево, на около 50 м преди мястото на сблъсъка. Приближавайки се към мястото на сблъсъка, ако говорим за направлението на Л.-та, преди настъпване на произшествието, няма обективни данни за опесъчаване.

Въпр.: Има ли обективни данни по делото дали преди да навлезе в заледения участък, за водача на Л.-та е съществувала някаква причина, която да обуславя необходимост от намаляне неговата скорост на движение?

Отг.: Този въпрос е малко по далече от техническия. Няма технически данни за подобна ситуация.

Въпр.: При навлизане на автомобил върху заледената настилка, какви са възможностите на водача за активни и за пасивни действия?

Отг.: При навлизане в заледен участък характерната последица е намаляне коефициента на сцепление между гумите и пътната настилка, което може да доведе до загуба на управление. Правилните действия от страна на

водача започват от това той да се съобрази с конкретната пътно-климатична обстановка. От друга страна обаче тази пътно-климатична обстановка е малко противоречива от гл.т. на това с какво е трябвало да се съобрази, т.е. нямаме никакви пътни знаци, които да сигнализират, и т.н. От техническа гл.т. ще кажа следното: От момента, в който автомобилът попадне в този участък, е напълно възможно той да не загуби напречна устойчивост и да продължи да се движи в зададената посока. Напълно е възможно обаче, при разлика в сцеплението на една от задвижващите гуми, докато диференциалът компенсира тази разлика в сцеплението, автомобилът да поеме в дадена посока. В случая в насрещната пътна лента. При разлика в сцеплението на задвижващите колела, докато диференциалът компенсира тази разлика, автомобилът може да стане неуправляем. Напълно е възможно и при решение на водача да намали скоростта си на движение, също да настъпи загуба на управление. Няма много голям избор водачът, че да запази праволинейното управление. От гл.т. на намаляне на скоростта това би довело до още по-нисък коефициент на сцепление, защото автомобилните колела ще спрат да се въртят и ще започнат да се плъзгат, което би довело до малко по-ниска скорост евентуално, но не и до възвръщане на управлението. Възможно е с волан донякъде да се компенсира, но това изисква по-специални умения. Няма курс, който да указва как трябва да се кара на заледен участък.

Въпр.: На л. 28 от експертиза се съдържа таблица. Моля за разяснение на съдържанието ѝ.

Отг.: В тази таблица е представен коефициентът на сцепление на база направени проучвания. Аз също съм участвал в такива замервания, които са били за лични нужди. Най-често те се правят с т.н. „пето колело“, което позволява да се мери коефициента на сцепление на даден автомобил при различни условия. Обяснил съм в експертизата от какво се влияе този коефициент. В случая стойностите, които съм взел, са в някаква граница, те са таблични и е напълно възможно да са още по-ниски.

Въпр.: В заключението използвате понятията Коефициент на триене и Коефициент на сцепление. Те аналогични ли са?

Отг.: Приемаме ги за експертизата, че са сходни.

Въпр.: Може ли да обясните значението на графиките, които сте дали на л. 30 от заключението?

Отг.: Тези графики са визуалното представяне на опасната зона на автомобила. Най-малкото може да се визуализира от кой момент водачът е започнал да има реална възможност да промени скоростта на автомобила и колко време и колко път му трябва, за да спре този автомобил. В случая се вижда една много голяма разлика при коефициент 0.1 и коефициент 0.2. Изчислено е и по аналитичен път. Тези графики в общи линии представят как ще се измени времето, как ще се измени пътят и скоростта на автомобила спрямо опасната зона.

Въпр.: На л. 35 обяснявате, че ако пътната настилка се третира с химични агенти или сол, коефициентът на сцепление може да стигне до 0.6.

Изчислил ли сте опасната зона с този коефициент от 0.6?

Отг.: Този коефициент от 0.6 може да бъде постигнат при мокра пътна настилка. Т.е., ако по някакъв начин асфалтовата настилка не е била заледена, най-малкото е бил хвърлен такъв химичен агент, сол, например, то тогава химичният процес, който ще протече, ще разтопи ледения слой, който ще се превърне във вода. Когато е вода, коефициентът е някъде около 0.6. Действително, нямал съм такава задача да го направя и в експертизата няма такъв анализ какъв би бил спирачния път при коефициент 0.6 и при липса на лед. Ако изходим от това, че по пътната настилка не е имало лед, а вода, т.е. - ако пътната настилка е била мокра, а не заледена, възможността за предотвратимост на произшествието би нараснала. Т.е. при едни адекватни действия на който и да е от водачите, той вече би имал възможност да намали скоростта на автомобила, което означава, че ударният импулс, който се нанася между двата автомобила, би се променил. С колко точно, в момента не мога да кажа. Ударният импулс е направлението на удрящата сила спрямо двата автомобила, т.е. там, където са най-големите деформации, това е направлението на ударния импулс. Тя нанася деформациите по автомобила и следствие на нея са т.н. травми на пострадалия. Силата, която ще бъде нанесена на едно физично тяло, ще е по-малка. Следователно възможно ще е последиците да са по-малки.

Въпр.: Има ли данни по делото преди Л.-та да се е движило друго ППС?

Отг.: Процесният път е път, който се използва често, но няма обективни данни за такова ППС преди Л.-та.

Въпр.: Установена е скорост на движение на М.т порядъка на 40 км/ч. Моля, предвид пътната обстановка, да кажете дали тази скорост е технически съобразена?

Отг.: На стр. 38 съм определил една скорост от 27.55 км/ч, която е максималната скорост, при която водачът на товарен автомобил М. е имал техническата възможност да спре преди мястото на удара. Това е скоростта, при която, ако той следва да предположи, че някой автомобил ще навлезе в неговата пътна лента от 30 м преди настъпване на удара, водачът в този момент би бил спрял.

Въпр.: Същия въпрос задавам по отношение скоростта на Л.-та, но ако отчетем липсата на заледена настилка. Т.е. при праволинейно движение, със скорост 64 км/ч, Л.-та започва да се изкачва по надлеза, без пътят да е заледен.

Отг.: Причината за навлизане на лекия автомобил Л. в насрещната пътна лента обективно не може да бъде определена. Както не може да бъде определено обективно и в кой момент това се е случило. Т.е. ако автомобилът е бил технически изправен, а ние нямаме данни да не е бил такъв, ако нямаме действие на водача с волан наляво, то тогава, при така зададените условия - незаледена пътна настилка, движението на автомобила би следвало да е в дясната пътна лента. Т.е. ако на едно тяло не се въздейства

с някаква сила, то то ще запази своята сила и направление.

На въпроси от Адв. В.К.:

Въпр.: В констативната част сте определили скоростта на Л.-та, в момента на удара, от 65 км/ч. По-точно в плана за скоростта виждам 65.17 км/ч. В заключителната работите с 64 км/ч. Разликата грешка ли е и би ли се отразила тя в изчисленията?

Отг.: Това са стойности, които са закръглени. На стр. 24 са определени скоростите на двата автомобила, като на ЛА В. скоростта е 18.10 м/с^2 , а на товарния автомобил М. е 11.09 м/с^2 . В плана на скоростите са посочени тези единици, като тези единици са направени и с градуси, като закръглянето за километрите е в цифрите след десетичната запетая, което мисля, че не се отразява на анализа. В случая аналитичното пресмятане е направено в метри за секунди, а километрите са закръглени до след десетичната запетая. Т.е. анализът е в стотни, а закръглянето на стойностите в километри в час е до запетаята. Да се приеме от съда 65 км/ч.

Въпр.: В процеса на загуба на праволинейното движение и извъртането, не говоря за няколко завъртания, за които говорят свидетелите, а най-малко за положението, което е заела обективно преди да се стигне до сблъсък, Л.-та не е ли загубила част от скоростта си, независимо от предположенията на какво разстояние е станало това?

Отг.: Ние не знаем какво е било поведението на водача. Изследваният период, от навлизане в насрещната пътна лента до настъпване на удара, е изключително малък. В този период от време, ако водачът е въздействал върху спирачната система на автомобила, автомобилът няма да може да промени съществено скоростта си, тъй като колелата ще спрат да се въртят и ще се плъзгат. Възможно е да има някаква промяна, но тя ще бъде малка.

На въпроси от трето лице помагач А., съдържащи се в молба вх. № 3685/10.05.2022 г.:

1 Въпр.: На няколко места посочвате /напр. отг. на въпроси 5 и 6/, че липсват данни за намаляване или увеличаване на скоростта преди момента на удара. Предвид показанията на Я.Р., водач на М., че колата /В./ се е завъртяла 2-3 пъти, посочените завъртания оказват ли влияние върху скоростта на движение на автомобила, т.е. намалява ли същата? В показанията си Я.Р., водачът на М. посочва, че е намалил, посоченото били оказало влияние на изчисленията ви относно скоростта преди настъпване на произшествието, съответно зоната за спиране?

Отг.: Това, че е намалил, говоря за водача на М.-а, бих казал, че не може да бъде определено колко е намалил. При въздействие на спирачната система има един момент от около 0.2 секунди, през който автомобилът се движи със същата скорост, с която е бил, и в този момент частите на спирачната система се сработват. След този момент имаме едно нарастване на спирачното закъснение, което е около средна стойност 0.2 секунди. Т.е. през целия този период се приема, че автомобилът се движи равномерно, водачът

натиска спирачката, но автомобилът не променя скоростта си.

2 Въпр.: В експертизата се посочва, че ЛА В. би могъл да е навлязъл в лентата за насрещно движение в по-ранен от 30 м етап, но няма данни това да се определи. Очевидецът и участник в ПТП Я.Р. посочва, че светлините на насрещно движещия се В. са били на около 50-60 м. Посочените данни биха ли оказали влияние на изчисленията ви?

Отг.: В графоаналитичния анализ се установява, че когато автомобилът В. е отстоял /на стр. 27 от експертизата/ на 30 м от мястото на удара, товарният автомобил М. е отстоял на около 20 м – 21.50 м от мястото на удара. Т.е. сумарното на тези две стойности е 50 и няколко метра. Обективно няма разминаване между показанията на свидетеля и това, което е установено. Не се изключва и автомобилът да е започнал такова движение, преди да навлезе в насрещната пътна лента.

На въпроси от трето лице помагач ЗАД А. АД, съдържащи се в молба вх. № 3683/10.05.2022 г.:

1 Въпр.: Водачът Я.Р. опитал ли се е да избегне удара? От техническа гледна точка правилна ли е реакцията на водача Райков?

Отг.: Обективни данни нямаме. Имаме данни, които се съдържат в неговия разказ, като свидетел, че той е възприел движещия се насрещно в негова пътна лента автомобил, но в неговия разказ той казва, че нищо не е могъл да направи. Като технически анализ бих казал следното: Настъпването на удар е вследствие на скорости и пресичане на траектории. Дори да приемем хипотезата, че водачът все пак е спрял, ако другият автомобил е продължил да се движи, удар е щял да настъпи. При този удар случай е възможно ударният импулс да е по-малък, но все пак ще има удар.

2 Въпр.: Ако водачът на МПС В. не беше загубил управлението над автомобила си и не беше навлязъл в лентата за насрещно движение, щеше ли да настъпи ПТП?

Отг.: Отговорих на този въпрос няколко пъти.

На въпроси от Адв. М.М.:

Въпр.: При схемата с количките на стр. 27, първоначалната позиция на Л.-та на 30 м от мястото на удара, вие я приемате хипотетично или сте я изчислили?

Отг.: Това е определено при скорост и завъртане на автомобила. Не е хипотеза, а изчисление.

Адв. М. – Нямам повече въпроси към вещото лице. Да се приеме експертизата.

Адв. К. – Също нямам повече въпроси към вещото лице. Да се приеме експертизата.

В.л. С. – Представям и моля да приемете справка със завишаване на дължимото ми възнаграждение – допълнително 250 лв. за труд и разходи при решаване на поставените ми задачи.

Съдът счита, че следва да бъде прието заключението на в.л. С., което е представено в срок.

Съдът също така счита, че представената от в.л. С. молба за завишаване възнаграждението за експертизата е основателна и

О П Р Е Д Е Л И:

ПРИЕМА заключението на в.л. В.С..

ДОПУСКА завишаване на възнаграждението с 250 лв., наред с първоначално определеното такова от 600 лв., или общ размер на възнаграждението – 850 лв.

ЗАДЪЛЖАВА Д. АД да довнесе разликата от 250 лв. в едноседмичен срок.

В днешно съдебно заседание на в.л. С. **С Е ИЗДАДЕ** РКО за сумата от 600 лв., внесени от Д. АД.

Адв. М. – Имам искане за допускане на допълнителна задача към автоексперта. Първо ще обоснова защо считам, че е относима и необходима такава и след това ще я формулирам.

В настоящото производство основен елемент на обследване е противоправното поведение на застраховано при Д. лице, т.е. на водача на Л.-та. В тази връзка установяването на възможност за предотвратимост на събитието при липса на заледена пътна настилка, т.е. при мокра настилка, с доста по-висок коефициент на сцепление, би имало отношение не само към преценката за противоправното поведение на водача, а и за това дали би се стигнало до същия негативен резултат – трима загинали. Защото вещото лице обясни, че ударният импулс правопрпорционално зависи от коефициента на сцепление. В този смисъл е възможно, след като се извършат съответните математически изчисления, да се стигне до един обоснован извод за това, че при навлизане върху подобна пътна настилка, т.е. незаледена, при същите извършени или неизвършени от водача действия, да се стигне до много по-нисък ударен импулс, отново да настъпи удар, но евентуално да е бил предотвратим леталният изход на пътниците.

Въпросите са следните:

Вещото лице да изчисли каква е опасната зона за двамата основни участъци – за лекия автомобил Л. и за М., като приеме, че пътната настилка е мокра, при запазване на всички останали параметри по пътната обстановка и съответно да даде отговор на въпроса: Било ли е предотвратимо събитието при подобна хипотеза?

Адв. К. – Противопоставям се. Считам, че искането, дори и да има теоритично отношение към същината на спора, е преклудирано, защото формулиране на въпроси към експертизата е част от предмета на доказателствено искане, което Законът предвижда да бъде направено най-късно с жалбата. След като страната не е задала такъв въпрос, като предмет на експертизата, то тя е пропуснала тази възможност. ГПК не позволява да се допълват въпросите към експертизата, с оглед съдържанието на определена

експертиза.

Второ - в експертизата, приета в първата инстанция, има данни за опасните зони. Не може да се направи преценка за предотвратимост, дори и при вариант мокра настилка. Данни в тази насока вие имате, като доказателства по делото. Считам, че като цяло не следва да се уважава това искане.

Съдът счита, че следва да уважи направеното в днешно съдебно заседание доказателствено искане от процесуалния представител на жалбоподателя Д. АД. Исканото не може да бъде прието за преклудирано, доколкото то е във връзка с изясняване на факти и обстоятелства, съдържащите се в приетата в днешно съдебно заседание САТЕ. Отделно от това отговорите на въпросите, формулирани днес, имат значение за пълно изясняване на фактическата обстановка, с оглед заявените в процеса защитни позиции на страните.

Наред с това съдът счита, че следва да съберат отново служебно данни и за хода на ДП, образувано във връзка с процесното ПТП.

Ето защо съдът

О П Р Е Д Е Л И:

ПОСТАВЯ допълнителна задача на в.л. В.С., формулирана днес от процесуалния представител на Д. АД.

ОПРЕДЕЛЯ депозит за допълнителната експерти в размер на 250 лв., вносим от Д. АД в едноседмичен срок от днес.

ДА СЕ ИЗИСКАТ от ОП Пазарджик данни за хода на пр.пр. № 4232/2018 г., въз основа на която е образувано ДП № 1420/2018 г.

ОТЛАГА и **НАСРОЧВА** делото за 22.06.2022 г. от 10.30 ч., за които дата и час явилите се днес процесуални представители на страните и в.л. С. уведомени в с.з., а третите лица помагачи - уведомени при условията на чл. 56 ал. 2 ГПК.

Протоколът се изготви в с.з.

Заседанието се закри в 11.17 часа.

Председател: _____

Секретар: _____