

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

№ 83

гр. София , 12.08.2021 г.

**СОФИЙСКИ ОКРЪЖЕН СЪД, III ВТОРОИНСТАНЦИОНЕН
НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ** в закрито заседание на дванадесети август, през
две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Недялка Н. Нинова
Членове: Яника Т. Бозаджиева
Анелия М. Игнатова

като разгледа докладваното от Яника Т. Бозаджиева Въззивно частно
наказателно дело № 20211800600416 по описа за 2021 година

Производството е по чл.243, ал. 7, вр. ал.4 и 5 НПК.

СОС , в качеството му на инстанция по въззивен контрол на актовете на
прокуратурата по чл.243 НПК е сезиран с жалба против определение под №
79 от 05. 07. 2021г. на РС- С. по ЧНД № 305/2020г., с което е потвърдено
постановление на РП- С. от 21.04.2020г. по пр.пр. № 1189/2016г. на РП- С.,
ДП № 6/2017г. по описа на ОСл О при СОП, по силата на което е прекратено
наказателното производство образувано и водено против неизвестен
извършител, за това, че на 3.09.2016г., около 6:45ч., в района на 23+600 км. на
жп линия, с междугарие- гара В. – гара Х., при управление на подвижен
железопътен състав – товарна композиция № 50501, с посока на движение –
от г. В. към г. Х., е нарушил правилата за движение и допуснал по
непредпазливост причиняване на значителни имуществени вреди –
престъпление по чл.343, ал.1, б. “а“, вр. чл.342, ал.1, пр.1 НК.

Жалбоподателят възразява против декларативно заявеното, от
решаващия съд, че постановлението на РП е законосъобразно и правилно.
Застъпва становище, че самото определение е съставено в грубо нарушение
на процесуалния закон, при цялостна липса на мотиви, при отказ за
изследване, проверка и оценка на доказателствата, тотална липса на
фактически изводи, касаещи релевантните факти, което е създадо неяснота и
невъзможност за проверка на крайния извод на съда за законосъобразност на

съставеното постановление за прекратяване. Счита, че е налице непълнота на доказателства, необоснованост, нарушаване на процесуалните правила за изграждане на фактически изводи и формиране на вътрешно убеждение при преценката на доказателствата, както и неправилно приложение на материалния закон. В подкрепа на това становище излага подробни и детайлни съображения по доказателствата, оборващи преди всичко обосноваността на изводите на изготвената пет-членна съдебно-техническа експертиза, от вещи лица-инженери-специалисти по железопътния транспорт, като им противопоставя свои собствени изводи в съответствие с доказателствата, поставя въпроси и предлага насоки протичане на разследването в определени насоки и преодоляване на допуснатата непълнота на доказателствата при които е приключило същото.

В съответствие с изложените оплаквания и доводи жалбоподателят отправя молба да отмяна на атакуваното определение на РС С., както и на Постановлението на РП и за продължаване на разследването за изясняване на релевантните за обвинението факти.

Съдът като разгледа оплакванията, съдържащи се в жалбата и осъществи цялостен служебен контрол над обжалваното определение на РС – С., на базата на приложимите законови разпоредби, намира за установено следното:

При цялостната проверка на Определението на РС –С., настоящата инстанция констатира съществено- в особено драстична степен, нарушение на процесуалните правила и принципи в наказателния процес по чл. 13, 14, 107, ал.3 и 5 и чл.34 НПК- относно изискването за мотивираност на съдебните актове /въпреки големия обем съдържание, представено като мотиви/. Вместо убедителни съображения, основани на оценка и анализ на доказателствата, фактически и правни изводи РС С. е възпроизвел фактическите изводи, съдържащи се в постановлението на РП С., чието пък съдържание в голямата си част възпроизвежда обстоятелствената част на комплексната СТЕ, изготвена по делото- т. VI. Липсва дори яснота относно основанието и причината за прекратяване, дали съдът е приел, че се касае за недоказаност на обвинението или за липса на престъпление.

По този начин от страна на РС функцията на контрол, като първа инстанция на актовете по чл.243 НПК на прокуратурата, с които слага край на

наказателното производство е била напълно изоставена.

В тази връзка следва да се обърне внимание на предходната инстанция относно необходимостта от ясна и точно изразена воля при постановяване на актовете, които подлежат на контрол, а така също и на изискването на процесуалния закон, произтичащо от цитираните по-горе разпоредби, за мотивиране на актовете на съда, а особено онези, с които се слага край на наказателното производство.

Настоящата инстанция счита, че характера и спецификата на настоящото производство като контролно по отношение на актовете на прокуратурата не предпоставя по никакъв начин неговото negliжиране и подценяване, нито пък дава възможност за изоставяне на задължението на съда да анализира и прецени доказателствата и да изгради и аргументира в съответствие с тях собствени фактически изводи – и правни в пълно съответствие с фактическите. Суверинитетът на прокуратурата като обвинителна власт не изключва правомощията на съда за ревизия и контрол на актовете и, щом тази процедура е разписана в закона.

По силата на КРБ и закона прокурорът, като господар на досъдебната фаза е притежава суверенна власт по отношение на обвинителната функция да определя правната квалификация, дали са събрани достатъчно доказателства да обосноват инкриминирано деяние и лицето, към което да насочи отговорността. Щом обаче е проведено разследване и образувано досъдебно производство, тази функция не се осъществява произволно, а след задължителна преценка на годността, надеждността и достатъчността на доказателствата и доказателствените средства, събрани в хода на разследването и то- на всички доказателства. С още по-голяма сила това важи за актовете на РС, с които същият осъществява контрол върху правилността на актове на Прокуратурата, с които се слага край на наказателното производство, т.к. функцията по правораздаване пък е иманентна на съдилищата и съдът е единствения суверен при осъществяването и. В тази връзка интелектуалната и доказателствено-правна дейност на Прокуратурата по съставяне и мотивиране на Постановление по чл.243 НПК и на контролиращата го първа инстанция - РС следва да съответства на същите

критерии, заложи от законодателя за качество на мотиви към актовете на съда-присъди и решения. Волята на решаващия орган следва да бъде изразена убедително и ясно и да изхожда от всестранен анализ на съвкупността от доказателства, оценката им и преценката за достоверност при взаимното им съпоставяне, като се прилагат правилата на формалната логика. Доказателствата, следва да се възприемат и тълкуват според действителното им съдържание и смисъл и да не им се придава смисъл, какъвто нямат, да се отчитат равните права на страните – извършител и пострада от престъплението в съответствие с чл.11 НПК.

В настоящия случай нарушаването на тези процесуални изисквания и толкова съществено, че се е изразило в липса на мотиви на съдебното определение по делото.

Следва да се отбележи, че настоящата констатация по въззивен контрол по реда на чл.243, ал.7 НПК е втора по ред, след като с определение от 9.07.2020г., постановено по ВЧНД № 243/2020г., въззивен състав на СОС е констатирал идентични процесуални пропуски и осъществен формален контрол от страна на РС С. при контролиране на предходното постановление за прекратяване на наказателното производство от страна на РП. Задължителните указания, дадени с отменителното определение не са били изпълнени и понастоящем, като отново РС С. е отказал да формира собствени правни изводи да съпостави доказателствата и да провери правилността на контролираното постановление. Що се касае до постановлението за прекратяване на РП С., вместо мотиви същото съдържа техническо копие на изводите на пет-членната съдебно-техническа експертиза, приложена на л.30 и следващи от т.VI на ДП. Прокуратурата е изоставила своята функция на решаващ орган, като при установяване на релевантните факти се е доверила изцяло и безрезервно на заключението на изготвилите експертизата вещи лица- технически специалисти в областта на железопътния транспорт, без да ги проверява, подлагайки ги на критичен анализ, съпоставяйки ги с останалите доказателства. Безспорно е, с оглед предмета на делото, /който видно от събраните доказателства и изследваните области отдавна е напуснал обхвата на чл.343, ал.1 НК/, че за изясняване на сложната фактическа обстановка, довела до дерайлиране на влакова композиция, решаващо значение биха имали специалните знания в областта на железопътните

инфраструктура и съоръжения и железопътния транспорт и че решаването на делото не е възможно без експертна намеса, но законът в чл. 14, ал. 2 НПК забранява признаването на предварително определената задължителна сила на някое от доказателствата пред останалите, а според разпоредбата на чл. 154, ал. 1 НПК заключението на вещото лице не е задължително за органите на съда и досъдебното производство. По чл. 153 НПК е създадена възможност да бъде повторно изготвено заключение по същите въпроси от други вещи лица, щом първоначалните експерти не са успели да дадат отговор на поставените им задачи, и даже тогава, когато отговорът е в недостатъчна степен убедителен и аргументиран - от гледна точка на специалните знания и с.т. във връзката с останалите доказателства, които са изследвани или не при изготвяне на заключението, но които са били събрани в хода на разследването. Експертизата, като способ, няма качеството на доказателствено средство-самостоятелен източник на доказателства, същата не създава, а само изследва и коментира доказателства. Поради което и експертното заключение не би могло да бъде дадено независимо и извън събраните доказателства, а следва да се основава поне на част от доказателствената съвкупност. Във всички случаи следва да се търси мястото на експертното заключение в съвкупността от доказателства, като се съпоставя и анализира с останалите доказателства, събрани по делото, а не - да бъде самостоятелен източник на фактически изводи и експертната дейност по този начин да замества дейността на решаващия орган по преценка на доказателствата и изграждане на вътрешно убеждение. В тази връзка - по настоящото производство на експертите е била поставена задача да изяснят причините и механизма на настъпване на железопътното произшествие – дерайлиране на част от влакова композиция, от което на жалбоподателя са причинени значителни имуществени вреди – на стойност над 500 000 лева. По повод на отговор на поставените задачи, същите по пътя на изследване в следните области:

- Състояние на железопътната инфраструктура- път и съоръжения, по които се е движела влаковата композиция по време на дерайлирането и
- Техническо състояние на локомотива и на вагоните,
- Правилно натоварване на товара във всеки един от вагоните
- Технически действия на лицата, управляващи локомотива, теглещ

подвижния железопътен състав- машинист и помощник-машинист по време на движението на композицията /единствено в приложното поле на сочения като предмет на разследване чл.343, ал.1, б.‘а‘ НК/

- Действия по контрол на отделните спирки и гари по маршрута на композицията от съответните длъжностни лица/,

вещите лица в състава на пет-членната експертиза са отговорили, че в нито една от посочените области няма допуснати нарушения, които да са обусловили преобръщане на вагони и дерайлиране на композицията. Този извод представлява правен и логически „нон сенс“, **тъй като експертизата не е потърсила и дала отговор на основния въпрос по делото: коя е техническата причина за преобръщане на вагони и за дерайлиране на композицията.** От гледна точка на здравия разум е недопустимо да се приеме, че се касае за случайно деяние, което е нормално, обичайно да настъпи без причина при превоз на товари с железопътен транспорт. В настоящия случай отказа на експертизите да потърсят и установят причините от техническа гледна точка, за настъпило железопътно произшествие с такива мащаби, което само по добра случайност не е довело до човешки жертви, поставя под съмнение тяхната компетентност и верността на изводите, изведени в заключението. С оглед константната практика на ВКС – Р№ „Непредпазливостта –съзнавана или несъзнавана е обратната страна на случайното деяние“. Тъй като с оглед техническите изисквания за изправност и на безопасност в железопътния транспорт, железопътния превоз е дейност по превоз на хора и товари, която по правило е безопасна и не крие риск за здравето и живота и имуществото на ползващите я лица и на работещите в нея, в случая, когато възникне инцидент се касае за изключение, което обаче, като такова винаги се дължи на незнание, немарливост и проявена непредпазливост в човешко действие или бездействие при осъществяването на тази дейност. Назначената по ДП комплексна СТЕ от пет вещи лица е следвало да даде отговор на този въпрос в контекста на разписаните правила в закони и подзаконови нормативни актове, регламентиращи дейността, или най- малкото- на техническата причина за настъпване на произшествието. Вместо това внимателния прочит на заключението налага следните констатации:

-на въпрос № 22 видно от изложеното по-горе, експертите изобщо не са дали

отговор коя е техническата причина, обусловила настъпване на произшествието, както и на свързания с него въпрос № 24.

- по въпрос № 4 –относно правилата на разполагане на товара, съобразно изискването за надлъжно и напречно равномерно разпределение на товара и равномерно натоварване на осите прави впечатление съвсем повърхностния и декларативен отговор на експертите, които без да изследват натоварванията в отделните точки, силите, които действат, начинът, по който се отразява претоварването на една от точките, ротационни моменти и др. подобни директно са отrekli причинната връзка между неизпълнението на това изискване и настъпване на произшествието, базирайки се на спецификата на вагоните, които от гледна точка на формалната логика, приложена към изводите на САТЕ, би следвало изцяло да е изключена опасността да дерайлират. Не е изследвано разположението на товара в първоначално дерайлирания вагон № 12, не е оборено с убедителни аргументи заключението на експертите, изготвили „Окончателен доклад от техническо разследване на железопътно произшествие - дерайлиране на шест пълни вагона от състава на товарен влак № 50501 в междугарието В. - Х. на км 14+055 на 03.09.2016 г.“ /Окончателен доклад/ за причините от произшествието – т.V –л.145-167: При огледа на дерайлирания дванадесети вагон № 31526651221-1 в гара Х. е установено, че видимо вагонът е натоварен неправилно в предната и задната си част (товарът не е разпределен равномерно). В следствие това е потвърдено и от направените допълнителни измервания на статичното натоварване на отделните колела, заявени от железопътния превозвач БДЖ „Т. п.“ ЕООД. Изводът, направен в Окончателния доклад е че „непосредствената техническа причина довела, до възникване на произшествието е: Неправилно натоварване и разпределяне на насипния товар в дванадесетият вагон във влака, вследствие на което централния лагер на първата талига по време на движение, работи агресивно и вписването на талигата е затруднено, което е довело до възкачване на дясното колело на първата колоос на първа талига над главата на релсата без да остава следа.“

Като е налице безспорно противоречие с останалите доказателства- Окончателен доклад- експертизата нито опровергава, нито потвърждава тези технически констатации, съдържащи се в същия, като изцяло ги подминава

без коментар и не дава отговор на въпроса, в случай че причината не е в неправилно натоварване и разпределение на товара, по каква друга причина се е стигнало до неправилния ход на централния лагер и на дясното колело на вагон №12, довело до излизане от релсите и преобръщане на същия по-късно.

-по идентичен начин отново формално и в противоречие с констатациите на Окончателния доклад е отговорено на въпрос № 5, касаещ техническото състояние на вагоните и по-конкретно на дерайлирания първи по време вагон №12, не е поставена задача и експертите не са изследвали по никакъв начин вагоните като технически съоръжения, имат ли пределно допустим срок на използване /по аргумент от икономиката за амортизационната им стойност, която след определен период от време се равнява на 0 и същите не са допустими и годни за използване, а подлежат на бракуване като ДМА/. Никъде не е изследван въпроса относно пределно допустимия срок на експлоатация, съгласно нормативните документи, този срок надвишен ли е, пак съгласно нормативната база какви са задължителните ремонти и профилактики, които периодично следва да бъдат направени на вагоните след изтичане на определен срок на експлоатация, изпълнени ли са в съответните оторизирани технически служби, изпълнени ли са надлежно, с влагане на качествени материали и минали ли са съответните задължителни изпитания за годност, съобразно предписанията / в случай, че такива съществуват/. По делото е приложена огромна документация под формата на писмени доказателства за извършените ремонти и поддържане на техническото състояние, като от заключението на вещите лица не личи същите да са коментирали подробно документите, касаещи тази задача, или поне за дерайлирания вагон под № 12. Вместо това са се задоволили с отговора „Не са установени нарушения в техническата поддръжка на дерайлиралите вагони. Следователно причинно-следствена връзка с настъпилото дерайлиране на влаковата композиция не съществува“.

Очевидно е, че вещите лица изобщо не са изследвали въпроса за начина на изпълнение на техническата поддръжка на останалите 10 бр. вагони, а коментират единствено дерайлиралите вагони. Въпреки че въпросът относно техническото състояние и поддръжка на тези 10 вагона остава неизяснен и недоказан, поради липса на документи, вещите лица правят категоричен извод, който касае цялата влакова композиция.

Аналогично е и заключението за локомотив № 46 033.7. Вещите лица /в отговора на въпрос № 4/ твърдят, че плановите ремонти са провеждани в съответствие с ремонтния цикъл, без да са представени документи, от които да се установява този извод.

Независимо, че в основното заключение вещите лица са дефинирали липсващите документи, без които не може да се анализира техническото състояние на подвижния железопътен състав, след това вещите лица в допълнителното заключение, без да разполагат тези документи, правят категоричен извод, че „от представените по делото документи не е установено наличието на данни за внезапно възникнали технически повреди във вагоните, имащи причинно-следствена връзка с настъпилото дерайлиране.“

Предвид изложеното, изводите на вещите лица относно техническото състояние на всички вагони и на локомотива са необосновани и не кореспондират с писмените доказателства-документи по ДП № 6/2017, поради което, настоящият въззивен състав споделя становището на жалбоподателя за липса на основание същите да бъдат кредитирани като компетентно и професионално изготвени.

- по същия начин по въпрос № 7 заключението не съдържа отговор при липса на данни за техническото състояние на всички вагони, дали техническото състояние на вагоните – или на някои от тях би могло да бъде вероятна причина за настъпилото дерайлиране.

- по въпрос № 8 важи изложеното по-горе – досежно заключението по въпрос № 4 относно нормативните изисквания за технически живот, поддържане в изправност, периодични технически прегледи и ремонти, изискванията, на които трябва да отговарят и спецификите за изпитване.

- по въпрос № 11 – относно задълженията на лицата, на които е възложено управлението на подвижен жп състав- машинист и помощник- машинист – задачата, така както е поставена не предполага изследване и даване на отговор на въпроси, касаещи задълженията на тези лица, съгласно приложената към делото Инструкция за работа на машинисти, локомотивни и помощник-машинисти- съответно задълженията, визирани в чл.24,ал.2, чл.39 и чл.51 на

същата. Вещите лица, като приемат, че конструкцията на локомотива не е снабдена със специална индикаторна система за сигнализиране на дерайлиране на жп състав или част от него, в същото време изобщо не са изследвали въпроса има ли други признаци, които от гледна точка на тяхната компетентност да им привлекат вниманието за опасност от такова произшествие и имат ли в този случай задължението да намалят скоростта и да спрат. По-конкретно – внезапното и рязкото спадане на скоростта, без да е задействана влаковата спирачка от 58 км/ч. до 12 км/ч., не представлява ли „придърпване“ /според терминологията, употребена от вещите лица в експертизата/ и основание да предположат, че е дерайлирал вагон от композицията? В случай, че вместо да увеличават скоростта, в съответствие с чл.39, ал. 1 и 2 на Инструкцията, бяха предприели действия за спиране, щяха ли да бъдат избегнати дерайлирането на още пет вагона след вагон №12, както и прекъсването на композицията между 5 и 6 вагон, какви щяха да бъдат по размер щетите за жалбоподателя в тази хипотеза? При положение, че последните действия, свързани с дерайлирането, описани по-горе са извършени в крива на десен завой, дали не е съществувала техническа възможност да бъдат забелязани и предотвратени посредством изпълнение на задълженията по т.24 „г“ от Инструкцията? Вещите лица голословно са отрекли съществуването на техническа възможност, без да илюстрират и обосноват този извод, като изготвят съответна скица, по която да изчислят и обозначат зоната на видимостта и съобразно твърдението им за крайпътна растителност, пречеща и затрудняваща видимостта – при необходимост да поискат осъществяването на следствен експеримент, като по този начин реално да проверят изграденото от тях предположение, на което са основали заключението си.

- отговорът на задача 18 – по въпроса за механизма на настъпване на произшествие е ключова за изследване на обстоятелствата, касаещи главния факт по делото. От подробното и детайлно изследване на механизма би могло да се достигне до причините за настъпване на произшествието от техническа гледна точка. Внимателния прочит на заключението и по този пункт остава впечатление за повърхностно и непрофесионално изследване – като не е изследвано и не е даден отговор на въпроса, кои части и агрегати на композицията или на отделна нейна част са проявили дефект при работата си,

като са се отклонили по време на движение и са преустановили нормалното си функциониране и траектория на движение, в какво се е изразило отклонението, как са повлияли на работата на останалите части и агрегати, с които са в досег, на стабилността на композицията или на отделна нейна част, със стабилността и сцеплението и с релсите, по които е трябвало да се движи, влияе ли състоянието на релсите и наклона на пътя, през какви етапи е преминало произшествието, какви сили –като посока, ускорение и аеродинамика са действали и какво е било последващото им въздействие, по начин че да обусловят резултата, констатиран в протокола за оглед на местопроизшествието. Настоящия състав като откроява ключовата роля и важността на отговора на тази задача, счита, че заедно с вещите лица-инженери-специалисти по жп. транспорт, в изследването по този въпрос е следвало да бъдат включени специалисти от областта физика-механика, кинематика и динамика на твърдите тела, за да бъде подробно и професионално изследван механизма и обуславящите го причини.

На следващо място експертизата не е изследвала подробно и детайлно състоянието на железопътната инфраструктура, съобразно нормативните изисквания, релсовия път, който се е движел състава, като не е взето под внимание съдържанието на Окончателния доклад – на л.145-167 от т.V по ДП, нито пък с Възражението спрямо Окончателния доклад, изготвено от БДЖ „Т. п.“ – на л.157 и следващи от ДП, т.V, специално касаещо състоянието на пътя, по който се е движела композицията.

Настоящата инстанция следва да изтъкне на вниманието на състава на РС-С., постановил формално определение по чл.243 НПК, че празнотата при аргументирането на волята на същия е толкова съществена, че лишава въззивния съд от възможност за узнаване и проверка на волята на първия съд, поради това същинска въззивна проверка по доказателствата, фактите и правните изводи, в съответствие с чл.314, ал.1 НПК не би могла да бъде осъществена, а от друга страна- настоящата инстанция е призвана по закон да осъществи въззивен контрол по правилността на актовете на РС и няма задължение, нито компетентност да замести първия съд в правомощията и задълженията му по чл.243, ал.5 и 6 НПК, защото се нарушава изискването за инстанционност-основен принцип в наказателното правораздаване, производството се лишава от една контролираща инстанция.

Производството може да бъде прекратено ако липсват параметрите на престъпление по чл.343,ал.1 б.“а“ НК, но и в същото време – ако не съществува човешко деяние, описващо от обективна и субективна страна, съставомерните признаци на инкриминирано като престъпление по НК изобщо. В тази връзка, преди да прекрати производството РП С. следва да се произнесе за наличието евентуално на престъпление по чл.341, ал.1 б.“а“, вр.чл.340 НК, като разследването по принцип е било провеждано в тази насока, без да бъде изрично обявен текста от закона.

Изложеното по- горе обуславя отмяна на атакуваното определение, поради липса на мотиви.

Следва да бъде върнато делото на РС- С., със задължителни указания за собствена преценка на доказателствата в съответствие с правилата за изграждане на вътрешно убеждение и формалната логика, всяко от събраните доказателства следва да се анализира и изследва в дълбочина по отделно- в зависимост от действителния му смисъл, като не му се придава значение, каквото няма, да се проследи връзката му с другите доказателства и със съвкупността, при това съпоставяне да се изложат убедителни съображения, относно процесуалната годност, надеждността и истинността на доказателството, както и относно пълнотата и дълбочината на разследването и достатъчността на доказателствените средства и доказателства в съответствие със значимите за обвинението релевантни факти.

Наред с това, по повод на въззивния контрол настоящият състав констатира разследване, което е протекло в нарушение на чл.22 НПК, ал.2, напускащо допустимите параметри на „разумен срок“, за деяние, което е осъществено през 2016г., независимо от фактическата сложност на делото, особено като се вземе под внимание кратките срокове на погасителна давност за наказателно преследване, видно от размера на наказанието по чл.343,ал.1 б.“а“ НК. Настоящият въззивен състав, отново с уговорката, че не би могъл да упражни функциите на предходната инстанция, но обръща внимание на РС С., при следващо произнасяне да изгради преценката по чл.24, ал.1 т.3 НПК, вр.чл. 80,ал. 1 т.5, вр.чл.81,ал.3 НК.

Предвид гореизложеното и на осн. чл.243, ал.7,вр. ал.5 т.3, НПК съдът

ОПРЕДЕЛИ:

ОТМЕНЯВА Определение под № 79 от 05. 07. 2021г. на РС- С. по ЧНД № 305/2020г., с което е потвърдено постановление на РП- С. от 21.04.2020г. по пр.пр. № 1189/2016г. на РП- С., ДП- № 6 /2017г. на ОСл О при СОП, по силата на което е прекратено наказателното производство и **ВРЪЩА** делото на РП- С. за изпълнение на задължителните указания .

ОПРЕДЕЛЕНИЕТО е окончателно.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____