

Производството е образувано по реда на чл.243, ал.4 от НПК, по жалба на повереника на пострадалите лица Т. М. К., К. М. К. и С. Ф. П.-наследници на М.л К.ов П., срещу постановление с изх. №1675/2016г. от 19.08.2021г. на ОП-гр.Д. за прекратяване на наказателното производство по ДП№111/2020г. на НСлС/ДП№40/2016г. ОСЛО при ОП-гр.Д./, водено за престъпление по чл.123, ал.1 от НК, с което на 14.10.2016г. е причинена смъртта на П.. По същество повереникът оспорва фактическата и правната обосновка на взетото решение. Пледира за отмяна на атакуваното постановление и връщане на делото за продължаване на разследването. След като обсъди и прецени събрания в хода на ДП доказателствен материал, съдът установи: Според трудов договор от 2015г., сключен с „Био Милк България“ЕООД, представлявано от управителя П.Д., 1 М.л П. бил назначен на длъжността „водач на селскостопански машини“. Пострадалият притежавал свидетелство за управление на МПС от категория „Ткт“, валидно за управлявания при инцидента колесен трактор с прикачено транспортно ремарке. Свидетелят Т.А. притежава свидетелство за правоспособност за работа със земеделска техника от категории „Ткт“ и „Ткт-3“. По трудов договор, сключен с ЕТ„Силвия Живкова Пенева“, работил на длъжността оператор на пътно-строителни машини, вкл. и на процесния членов товарач, съответстващи на притежаваната категория. Въз основа на договор за сътрудничество и съвместна дейност между ЕТ„Силвия Пенева“ и „Био Милк България“ЕООД, чиито управители са съпрузи, самоходните машини и товарохранващото устройство, собственост на ЕТ, били предоставени за ползване на дружеството, което от своя страна притежавало транспортното ремарке. Машините са били преминали проверка за техническа изправност. На 14.10.2016г. управителят Д. възложил на М.л П. и Т.А. да съберат пресованите бали от ниви, находящи се в землището на с.Р. след което и да ги транспортират и стифират на определено за това място място в с.Х.Д., община-К.. Пострадалият следвало да управлява колесен трактор с прикачено транспортно ремарке и да осъществи транспорта. Възложената работа на Т.А. била да управлява телескопичен товарач-член, оборудван с подходящо товарохранващо приспособление, като с него товари, разтоварва и стифира балите, с тегло от около 350-400кг. Същите се подреждали от ляво на дясно. Всеки път товарачът повдигал купчина от четири броя, наредени една върху друга. Единият ред включвал пет такива купчини, плътно 2 наместени една до друга, като след втория ред всяка редица се надграждала с още един слой. Същия ден със задачата били заети и свидетелите М.И. и С.Г.. Последният товарил балите на платформите на тракторите в землището с.Р. И. и П. ги превозвали до с.Х.Д., където Т.А. ги разтоварвал и подреждал. При четвъртия курс за деня П. дал на А. гаечен ключ, за да затегне един от маркучите, изпускащ въздух. След като приключил свидетелят върнал ключа и започнал да разтоварва и нарежда балите. Телескопичният товарач се движел на преден ход с товар от четири бали пред кабината, поради което А. нямал видимост пред самата машина. По времето на разтоварването, тракторът, управляван от П. работел, т.е. бил с включен двигател. Първоначално А. периодически забелязвал пострадания встрани от пространството за стифиране на балите-до теглича между управлявания трактор и ремаркетото, след което го изгубил от поглед, но тъй като нямал повод за притеснения продължил работа. След пристигането на М.И. при третия му курс, двамата с А. започнали да търсят П., за да започне транспортирането на товара, но не го открили край работещия трактор. Установили, че мобилният му телефон е в кабината, позвънили и на съпругата му. След пристигането на свидетеля Господинов решили да проверят дали колегата им не е затиснат от балите. Когато разместили последната купчина от третата колона на втория ред, открили П. безжизнен, в седнало положение, с лице към разкриващите. Пристигналият на място медицински екип констатирал смъртта. Съгласно СМЕ за аутопсия на труп леталният изход се дължи на 3 механична асфиксия от притискане на снагата, корема и крайниците—оток на мозъка и белите дробове, остро раздуване на белите дробове, точковати кръвоизливи по серозите, общ кръвен застой на вътрешните органи. Този извод е препотвърден от комплексната СМТЕ /ДП, т.1, л.208/. Уточнено е, че при притискане на

гърдния кош и корема смъртта настъпва за няколко минути, а ако се притиска само гърдния кош, смъртта настъпва за по-дълго време поради наличие на диафрагмено дишане. За спиране на гърдното и коремното дишане е бил достатъчен натиск от 50-100кг. върху тялото, при което смъртта настъпва поради невъзможността за извършване на дихателни движения. За летален изход от възникналата имобилизационна асфиксия е било достатъчно теглото и на една единствена бала слама, която поради пресоването от балиращата машина е характеризирана като твърд, тъп предмет с голяма маса. В хода на разследването е била изготвена и химическа експертиза за определяне на концентрация на алкохол в кръвта на пострадалия. Видно от протокол № 35/17.02.2017г. открити са 0.23 промила, за които е прието, че не са се отразили на нормалната работоспособност. С постановление от 10.07.2017г. и на основание чл.243, ал.1, т.1, във в-ка с чл.24, ал.1, т.1 от НПК, ОП-гр.Д. е прекратила наказателното производство по делото. Жалбата на Т. М. К., К. М. К. и С. Ф. П.наследници по закон на М.л К.ов П., била оставена без уважение по н.ч.д.№242/2017г. на ОС-гр.Д.. Първоинстанционният акт е отменен с определение №283/22.08.2017г. по в.н.ч.д. №337/2017г. на АС-гр.В. Делото е върнато на ОП-гр.Д. за продължаване на разследването с поредица от практически указания и такива по приложението на материалния закон. Специално е обърнато внимание на разпоредбата на чл.19, т.2 от Наредба №12/2005г. за осигуряване на ЗБУТ при 4 товаро-разтоварни работи, забраняваща присъствието на шофьора в кабината на разтоварваното с повдигателно съоръжение превозно средство, пропуските при установяване на механизма на злополуката, указанията по пункт 4.10 „Безопасност на движение“ от ръководството за експлоатация на процесния челен товарач и кореспондиращите правила по чл.52, ал.1, чл.213, ал.2 и чл.212, ал.1, т.4 от Наредба №7/1999г. за минималните изисквания за ЗБУТ РМПИРО. След провеждането на разпоредения следствен експеримент е назначена и допълнителна експертиза по безопасност на труда. На П.Д., в качеството му на управител на дружествотоработодател „Био Милк България“ЕООД, е вменено допускането на нарушения по чл.5, ал.1, чл.6 и чл.22, ал.1 от Наредба №12 за осигуряване на ЗБУТ при извършване на товаро-разтоварни работи, чл.52, ал.1 от ЗЗБУТ и чл.281, ал.5 от КТ, във в-ка с Наредба №РД-07- 2 за провеждането на периодично обучение и инструктаж. Тези пропуски са пряко свързани и с факта, че свидетелите И.Н. и В.Р. категорично са отrekli да са били инструктирани по ЗБУТ, независимо от твърдяното наличие на техни подписи в представената Книга за инструктаж на „Био Милк България“. Самите представени от работодателя документи отразяват подписване за същото и от името на пострадалия, макар назначената графическа експертиза да е установила, че подписите не са положени от П.. С постановление от 24.02.2020г. представителят на ОПгр.Д. повторно е прекратил наказателното производство. По жалба на наследниците на П., с определение №62/03.04.2020г. по н.ч.д.№67/2020г. ОС-гр.Д. е отменил атакуваното постановление и е върнал делото за допълнително разследване. В изпълнение на дадените указания повторно са били разпитани 5 всички очевидци на инцидента, в резултат на което е установено по категоричен и безспорен начин, че от откриването на тялото на пострадалия до пристигането на медицинския екип и разследващите, трупът на П. не е местен от първоначално установената позиция. Досежно въпросите с провеждането на инструктажи по безопасност на труда са били разпитани Н.Г., Х.Х. и В.С.. Единствено третият свидетел е заявил, че е бил надлежно инструктиран от управителя Д.. Другите двама са категорични, че инструктажи не са били провеждани, но са били запознати с опасностите при товаро-разтоВ.а работа, извършвана с челен товарач. Назначена е допълнителна експертиза по безопасност на труда и трудовите правоотношения, установила липсата на водена от Д. книга за ежедневен инструктаж, респективно-неизвършването на такъв инструктаж на Т. А. в деня на инцидента. Изготвена е и повторна СМТЕ. Сочи се, че процесния челен товарач е съоръжен с „повдигач на бали“, предназначен да захваща и повдига до четири бали с размери 260x120x70см., и тегло от около 350-400кг, чиято обща височина е 280см. Разположението на кабината в ляво от

надлъжната ос на превозното средство е налагала нареждането на бали в стиф само от ляво на дясно, за да се осигури видимост на водача при движение напред. Въз основа на данните от протокола за оглед е отчетено, че в случая тракторът и ремаркетото са се намирали в вдясно от стифираните бали. След повдигането на балите от ремаркетото водачът на товарача потеглял назад до положение, в което машината се разположи срещу стифа, след което потеглял срещу него и донареждал новия товар. Възможността в хода на тези маневри А. да забележи пострадалия на мястото, на което е бил открит впоследствие, е съществувала в два момента. Първият е след 6 поемането на балите от ремаркетото и потеглянето назад в права посока, когато видимостта е в ляво на трактора, а втория-следващото първата маневра движение назад и наляво. В тези случаи обаче водачът е бил ангажиран да наблюдава участъка по посоката на движение, явяваща се противоположна на тази, в която се е намирал пострадалия. Същевременно след потеглянето напред А. вече не е имал видимост към обсъжданата зона. Въз основа на същото заключение се установява, че водачът на челния товарач е имал задължението да не поема повече от четири бали едновременно, явяващи се лимит за използваното приспособление „повдигач на бали“. Единствено пренасяйки две или една бала, А. е имал възможност да възприеме присъствието на пострадалия до стифа, в т.ч. ако същият е седял или лежал на земята. Същевременно за П., оказал се по неустановени причини на процесното място в опасната зона на товарача, не са установени каквито и да било пречки да възприеме както визуално, така и звуково приближаващата машина, чиято скорост освен това е позволявала на застрашения своевременно да отстъпи встрани и да избегне злополуката. Въз основа на така установените факти представителят на обвинението е приел, че при процесния случай пострадалият е допуснал нарушение по чл.14, т.8 от Наредба №2 за осигуряване на ЗБУТ при товаро-разтоварни работи, като по неизвестни причини е навлязъл в опасната зона на товарача и не е спазил разстоянията за безопасност. Въпросното действие незаконосъобразно и необосновано е окачествено като единствена причина за възникване на произшествието, деквалифицираща извършеното като престъпление. Заявената липсата на причинно-следствена връзка между процесния резултат, действията на А. и евентуално бездействие от страна на Д. е пряк резултат от дерогирането на задължителния характер на указанията по пункт 4.10 „Безопасност на движение“ от 7 ръководството за експлоатация на процесния член товарач/ДП, т.3/ и кореспондиращите правила по чл.52, ал.1 и чл.213, ал.2 от Наредба №7/1999г. за минималните изисквания за ЗБУТ РМПИРО. Отказът на обвинението да съобрази въпросните правила е обосновано с извода, че „тъй като на нивата не са присъствали други хора или машини, ангажирането на лице, което да напътства или дава указания не е било необходимо“. Тази формална декларативност категорично противоречи на изискването по чл.199 от НПК за мотивиране на взетото решение, а по същество направеният извод е напълно несъстоятелен: Обсъжданият пункт 4.10 изисква при работа с челния товарач да не се допуска преминаването на хора през работната площадка, а при намалена поради препятствия видимост или при присъствие на мястото на други машини да се осигури лице, което да дава указания, респективно да координира движението с ясни знаци и команди. Кореспондиращите разпоредби от Наредба №7 налагат предприемането на мерки за предпазване на упълномощените работещи при влизане в опасните зони, респективно-когато е необходимо присъствие на работещи в работната зона на самоходното оборудване, да се предприемат мерки за тяхната безопасност. В случая работната зона на товарача, включваща и неговата опасна зона са се намирали на земеделски участък, позволяващ неограничен достъп на всяко трето лице, а самата товаро-разтоварна дейност е била свързана с пристигането и заминаването на редуващи се превозни средства. Опасността от случайното навлизане на хора или животни в работната зона, конструктивните особености на товарача и превозвания товар, съществено ограничаващи видимостта на водача при пълноценно използване на машината, редуващото се присъствие на различни водачи на други превозни средства и тяхната безопасност безусловно са

налагали определянето на лице, което да осигурява спазването на периметъра и безопасните отстояния за присъстващите, респективно да насочва и спира маневрите на Т.А.. Липсата на такъв координатор е позволила необяснимото навлизане на П. в опасната зона на товарача и е осуетила възможността за предотвратяване на процесната злополука. В този аспект обвинението безспорно дължи и действия по идентифицирането на титуляря на правомощията за определянето на такова лице и за възлагането на подобни задачи. Воден от изложените констатации и съображения съдът прие, че при постановяване на поднадзорния акт представителят на обвинението е допуснал неправилно прилагане на материалния закон относно правната регламентация на дейността, при която е причинена смъртта на П., както и нарушаване на изискването по чл.199 от НПК, налагащи отмяната на атакуваното постановление и връщане на делото за продължаване на разследването, поради което и на основание чл.243, ал.5 от НПК,