

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

№ 25

гр. София, 09.09.2026 г.

ВОЕННО-АПЕЛАТИВЕН СЪД в закрито заседание на девети септември през две хиляди двадесет и шеста година в следния състав:

Председател: полк.ЛИДИЯ П. ЕВЛОГИЕВА

Членове: полк. ПЕТЬО СЛ. ПЕТКОВ
подп. ВАСИЛ М. ПЕТКОВ

като разглежда докладваното от подп. ВАСИЛ М. ПЕТКОВ Въззивно частно наказателно дело № 20266000600021 по описа за 2026 година

Производството е по реда на чл. 243, ал. 7 и сл. от НПК.

Образувано е по частна жалба на С. А. Д., А. С. Д. и Д. Т. С. (чрез техния повереник), срещу Определение рег. № 12/27.07.2026 г. по ЧНД № 44/2026 г. на Военен съд – Пловдив. С обжалваното определение акт е потвърдено Постановление от 08.04.2026 г. на прокурор от Военно-окръжна прокуратура – Пловдив за прекратяване на наказателно производство по ДП № 43-СЛ/2024 г., пр. д. № 19/2026 г. по описа на ВОП – Пловдив.

В жалбата се сочи, че атакуваният съдебен акт е неправилен и незаконосъобразен. Развиват се съображения, че съдът изцяло е възприел изводите на прокуратурата, че причина за настъпилата авиокатастрофа на 13.09.2024 г. на военно летище „Г. И.“ със самолет *** „А.“ с рег. знак *** с екипаж майор П. Д. и старши лейтенант В. Д., са единствено неправомерните действия на командира на екипажа, който при пилотирането на самолета грубо нарушил мерки за безопасност на полета и със свои съзнателни действия се поставил изначално в невъзможност да довърши успешно упражнението. Излагат се детайлни доводи, че направените констатации от прокуратурата и първоинстанционния съд за липсва на доказателства за извършени нарушения от военно-длъжностни лица, се явяват в явно противоречие с анализа на Разпоредбите в Ръководството по „Планиране, организиране, провеждане, управление и осигуряване на летателната дейност“ – ***, където изчерпателно са изброени задълженията им по организацията и провеждането

на полета. Настоява се, че в обжалваното Определение липсва анализ от правна страна на действията на майор Д., като основен пилот на процесния самолет, приети за неправомерни, дали са умишлени или непредпазливи и наличието на причинно-следствена връзка с настъпилия вредоносен резултат. Твърди се, че няма отговор на въпроса кое длъжностно лице или лица отговарят за спазването на минималната безопасна височина (в случая 200 м.), реда за изпълнение на упражненията по плана и съответно – наблюдават и контролират отклонения от същите и дали с бездействието си съответните длъжностни лица са допринесли за фаталният изход от полета. Предвид изложеното, жалбоподателите настояват ВоАС да отмени Определение рег. № 12/27.07.2026г. по НЧД № 44/2026г. на Военен съд – Пловдив и да разпорежи извършване на допълнителни процесуално следствени действия по досъдебното производство, за правилното и законосъобразно провеждане на разследването по случая.

Военно-апелативния съд установи следното:

Жалбата е с правно основание чл. 243, ал. 7 от НПК, подадена е в законоустановения 7-дневен преклузивен срок от лица с активна процесуална легитимация, поради което е допустима. Разгледана по същество е ***основателна***, по следните съображения:

Досъдебно производство № 43-Сл/2024 г. по описа на Военно-окръжна прокуратура – Пловдив се води с оглед престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „в“, вр. чл. 342, ал. 1, предл. 2 от НК. По ДП не е предявявано обвинение на военно-длъжностно лице. С Постановление от 08.04.2024 г., прокурор от ВОП – Пловдив е прекратил наказателното производство на основание по чл. 243, ал. 1, т. 1, вр. чл. 24, ал. 1, т. 4 от НПК – деецът е починал.

За да стори това прокурорът установил следната фактическа обстановка: Съгласно Заповед № ***/01.08.2024 г. на командира на Военновъздушните сили на Република България, на 14.09.2024 г., на територията на летище Г. И., следвало да се проведе открит летателен ден „*** (***)“. Със Заповед № ***/30.08.2024 г. на командира на *** били определени участващите авиационната, бойната и специална техника и личен състав и бил утвърден план-сценарий с мероприятията, времето и мястото на тяхното извършване. С Разпореждания №№ Р-71/02.09.2024 г., Р-73/03.09.2024 г., Р-74/03.09.2024 г., Р-75/03.09.2024 г., всички на зам.-

командира на ***, била създадена организация за подготовката и провеждането на открития летателен ден, генералната репетиция и участието в динамичния показ – радиолокационно осигуряване на полетите; обслужването на въздушното движение и бойното управление; логистичното, летищно-техническото, инженерно-летищното и орнитологичното осигуряване; комуникационната, информационната и навигационната поддръжка. С Разпореждане № Р-75/03.09.2024 г., за старши на летателните смени бил определен майор П. Д. (началник служба ****“ във в.ф. *** – Г. И.); за ръководител полети „****“ – подполковник Р. Р. (началник *** във в.ф. *** – Г. И.); за ръководител полети „****“, в смяната на *** – кап. М. Б. и ц. сл. С. П.в (двамата от в.ф. *** – Г. И.).

На 12.09.2024 г. четири самолета, вкл. и с рег. знак *** били пребазирани от в.ф. *** – Д.М. във в.ф. *** – Г. И.. За самолет с рег. знак *** бил определен екипаж майор П. Д. – основен пилот и ст. лейт. В. Д. – щурман. В качеството си на командир на екипажа, майор Д. имал задължението да пилотира в основната първа кабина на самолета, а ст. лейт. Д., като щурман – да подпомага от втора кабина командира на екипажа с водене на радиоразговори, оглеждане на въздушното пространство, осъществяване на функции по навигацията и следене на времето. Упражнението, което трябвало да изпълнят на генералната репетиция на 13.09.2024 г. и на открития летателен ден на 14.09.2024 г. било „10 на седма степен“ (10/7) – полет в зона сложен пилотаж на малка височина, комбинация от елементи на сложния пилотаж – косо полу-тоно, лупинг, кос лупинг, 1/2 кубинска осморка, възходящи елеронни тона.

На 13.09.2024 г. от 7:00 часа, във в.ф. *** – Г. И. били проведени предполетните указания от старшият на летателната смяна майор Д., а от 08:15 часа до 08:45 часа на 13.09.2024 г., под ръководството на зам.-командира на *** бриг. ген. Д. Г. – брифинг с участието на екипажите на самолети и вертолети и органите за ръководство на полетите. Там присъствали всички членове на екипажи, определени за участие в вкл. и майор П. Д. и ст. лейт. В. Д.. На брифинга били изнесени доклади за метеорологичната обстановка, реда за ръководство на полетите и зоните за изчакване, реда за изпълнение на задачите на екипажите. Полковник П.Д. – началник на сектор „****“ в отдел „Подготовка“ в командването на *** провел брифинга в частта за мерките за

безопасност, като акцентирал, че безопасността на полетите е приоритет и задачите или елементите от планираните упражнения не следва да се изпълняват на всяка цена. Акцентирал на регламентираните минимални безопасни височини за екипажите от самолетната авиация – не по-ниско от 200 метра. На брифинга били уточнени и границите на пилотажната зона за изпълнение на елементите по планираните упражнения.

По утвърдения план-сценарий на 13.09.2024 г., в 12:17 ч. излетяла формация самолети от в.ф. *** – Д.М. и след първоначалното движение в група, самолет с рег. знак *** с екипаж майор П. Д. и старши лейтенант В. Д. започнал изпълнението на упражнение „10 на 7 степен“. Полковник П.Д., който се намирал на площадката пред контролно-диспечерския пункт (КДП) и наблюдавал визуално полета, забелязал че височината на извеждане на самолета била по-малка от минималната разрешена. Той проследил полета и след като видял, че изпълнението на упражнението продължава, докладвал това на зам.-командира на ***, който му наредил, да се качи в КДП и да разпорежи прекратяване на изпълнението на задачата. Полковник Д. незабавно се заел да изпълни даденото му разпореждане, но в това време самолета рег. знак ***, след като изпълнил фигура по вертикала, се насочил с носа към земята и в 12:30:20 ч. срещнал земната повърхност, при което целостта на летателния апарат се нарушила и неговото гориво се възпламенило. При удара пилотите майор П. Д. и старши лейтенант В. Д. получили груби механични увреждания по телата си, несъвместими с живота.

За изясняване на причините за авиационното произшествие със заповед на министъра на отбраната била назначена нарочна комисия, която дала заключение, че причините за авиационното произшествие са: поемане на неоправдано висок риск при изпълнение на фигура от сложния пилотаж; нарушаване на мерките за безопасност; нарушаване на реда за изпълнение на полетната задача; неправилна оценка на запаса от височина при вземане на решение за начина на извеждане на въздухоплавателното средство от фигура във вертикална равнина.

От заключението на тройната авиотехническа експертиза се установило, че летателният апарат *** „А.“ с рег. знак *** преди и към изпълнение на задачата е бил технически изправен и използваното гориво е отговаряло на изискванията. Метеорологичната и орнитологичната

обстановка по време на изпълнение на демонстративния полет на 13.09.24 г. на летище Г. И. са били подходящи за изпълнението на задачата. В заключението е посочено, че настъпилото авиационно произшествие е следствие на серия от грешки в техниката на пилотиране, като командирът на екипажа грубо нарушил мерките за безопасност и регламентиращите документи.

От заключението на допълнителната тройната авиотехническа експертиза се е установило, че технологичните възможности на системата за контрол на въздушното пространство под височина на полета от 300 метра над терена за района на летище Г. И. е равна на нула. Забавянето на информацията от пет секунди на малка и пределно малка височина при изпълнение на сложен пилотаж е критично. Поради това транспондера не може да бъде средство за вземане на решение от страна на ръководителя на полетите.

От заключението на втората допълнителна тройната авиотехническа експертиза се установило, че при ръководителя на полетите не постъпва информация за скоростта и височината на полета в реално време поради спецификата и техническите параметри на наземните средства за наблюдение и контрол на въздушното пространство в района на летище Г. И.. Подаваната информация от радарите е само в една равнина и от нея няма как да се определи пространственото положение на самолета. На радарния екран самолета се вижда като точка, появяваща се веднъж на пет секунди.

В хода на разследването се установило, че в изпълнение на Заповед на началника на отбраната № 153/31.05.2011 г. командирът на *** утвърдил:

- *Ръководство „Общи правила за провеждане на полети“ – ***-Р-2-1.2.* В т. 3.1.3.1 подробно са регламентирани задълженията на командира на летателния екипаж. Той отговаря за своевременната и пълна лична подготовка и за подготовката на своя екипаж за полети, за успешното изпълнение на летателните задачи и за осигуряване на безопасността на полетите. Длъжен е да изпълнява полета в строго съответствие с възложената летателна задача, да спазва изискванията на ***-Р-2-1.2 и на документите, които регламентират летателната работа. При полет трябва да се спазва точно по пробари дадения режим на полета;

- *Ръководство „Планиране, организиране, провеждане, управление и осигуряване на летателната дейност“ – ***-Р-2-1.1.* Съгласно т.1.4 от приложение 2 към ***-Р-2-1.1, по време на полети, старшият на

летателната смяна има подробно регламентирани задължения, свързани с ръководенето на летателната дейност, едно от които е да отстранява от полети екипажи, които допускат груби грешки и нарушения на правилата за полети. Съгласно т.1.3 от приложение 3 към ***-Р-2-1.1, по време на полети, ръководителят на полети - РП „***“ отговаря за безопасността в целия район на полетите. Ръководи полетите, както лично, така и чрез другите лица от смяната за ***, като запазва за себе си общото ръководство. Ръководи действията на всички ръководители на полети от работната смяна и длъжностните лица от групите за осигуряване на полетите и изпълнява указанията на СЛС. Съгласно т.2.3 от приложение 3 към ***-Р-2-1.1, по време на полети, ръководителят на полети „***“ осъществява оперативното ръководство на полетите в своя район на отговорност, изпълнявайки задълженията си под ръководството на РП „***“.

В прекратителното постановление прокурорът е посочил, че е възприел тази фактическа обстановка от: „събраните гласни доказателства, които са непротиворечиви по между си и взаимно свързани; заключенията на назначените в хода на разследването (експертизи, които следва да бъдат кредитирани; приложените към делото документи, свързани с организацията и провеждането на *** (***)“. Представителят на държавното обвинение достигнал до извод, че анализът на събрания доказателствен материал води до заключението, че причината за настъпилия вредоносен резултат е неправомерното поведение на майор П. Д., който грубо е нарушил заповяданите мерки за безопасност. Прокурорът е посочил, че при сравнение на схемите за упражнение 10 на 7-ма степен и фактическите данни от регистратора на параметрите на полета е отчетено пълно несъответствие между зададеното упражнение и изпълненото до фаталния край – след изпълнение на вертикални фигури, като м-р Д. 3 пъти извеждал самолета под заповяданата минимална височина 200 м. – съответно 104 м., 109 м., и 68 м.; не е спазил мярката за безопасност да постави радиовисотомера на минимално безопасна височина $H=200$ м., а вместо това триъгълните маркери на задатчика за поставена опасна височина били на височина $H=0$ м.; предприел изпълнението на последната фигура височина 68 м. над земната повърхност и със скорост 455 км/ч., вместо с предписаните минимум 200 метра височина и скорост от 620 км/час. Представителят на държавното обвинение заключил, че с тези свои съзнателни действия пилотиращият м-р Д. изначално се е поставил

в невъзможност да довърши успешно упражнението. Намирайки се във втората кабина, в качеството си на щурман, ст. лейт. В. Д. имал задължението да подпомага командира на екипажа с водене на радиоразговори, оглеждане на въздушното пространство, осъществяване на функции по навигацията и следене на времето. Той не е вземал решения и не е извършвал действия по време на полета, т.е. не бил съпричастен към нарушаване на мерките за безопасност.

По отношение на действията/бездействията на длъжностни лица, пряко свързани с ръководството и безопасността на полета, прокурорът се е задоволил да декларира – „Старшият на летателната смяна и останалите служители, ангажирани с ръководството на полетите, не получават информация в реално време и не са могли да предотвратят случилото се. В момента, в който бриг. ген. Г. визуално и непосредствено е възприел, че аварийалият впоследствие самолет лети на видимо по-ниска височина от необходимата, е издал разпореждане за прекратяване на полета, но поради липсата на достатъчно време не е успял да предотврати настъпилия инцидент“. Посочил също, че ръководният състав по осигуряване и подпомагане на полетите не е в състояние да замести командира на летателния екипаж и да осигури вместо него безопасността на полета, поради което „в настоящия случай за майор Д., подп. Р., кап. Б. и ц.сл. П.в не е съществувала възможност да предотвратят последиците от действията на майор Д.“. Предвид изложеното, прокурорът счел, че липсват основания за привличане към наказателна отговорност на конкретно лице – налице е хипотезата по чл. 24, ал. 1, т. 4 от НПК и съгласно чл. 199 и чл. 243, ал. 1, т. 1 НПК, прекратил наказателното производство по ДП № 43-Сл/2024 г. по описа на ВОП – Пловдив.

В процедурата по съдебна проверка на постановлението, ВС – Пловдив изключително детайлно е описал фактическата обстановка, като споделил безкритично и допълнил тази, изложена от държавното обвинение. Контролиращият съд също е приел, че анализът на събрания доказателствен материал води до заключението, че причината за настъпилия вредоносен резултат е неправомерното поведение на майор П. Д., който грубо нарушил заповяданите мерки за безопасност при изпълнение на упражнението „10 на 7-ма степен“. ВС – Пловдив също както и прокурора, декларативно е посочил,

че „в настоящия случай за майор Д., подп. Р., к-н Б. и ц.сл. П.в не е съществувала възможност да предотвратят последиците от действията на майор Д.. Налага се изводът, че липсват основания за привличане към наказателна отговорност на конкретно лице. С оглед гореизложеното прокурора е счел, че е налице хипотезата, предвидена в чл. 24, ал. 1, т. 4 от НПК и наказателното производство следва да бъде прекратено, поради смърт на дееца“. Съдът е посочил, че в постановлението си за прекратяване на наказателното производство прокурорът, в обстоятелствената част на същото, е изложил аргументирани доводи, въз основа на които е стигнал до извода, че наказателното производство, по образуваното военно досъдебно производство, следва да бъде прекратено на основание чл. 243, ал. 1, т. 1, вр. чл. 24, ал. 1, т. 4 от НПК. Посочил е че инкриминираният казус е изследван подробно и ясно от всички страни, което води до становището, че изводите на прокурора, изложени в постановлението за прекратяване, са обосновани.

По отношение на отговорността на длъжностните лица съдът разширил изложената от прокурора обстановка, като посочил части от разпитите на подп. Р. Р. – ръководител полети „***“, на к-н М. Б. и С. П.в – ръководители полети „***“ и м-р В.А. – Ръководител полети „***“. От тези свидетелски показания ВС – Пловдив е извел акцент, че съгласно Ръководство „Планиране, организиране, провеждане, управление и осигуряване на летателната дейност“ *** от 2015 г. длъжностните лица нямат задълженията да дава указания за прекратяват изпълнението на упражнението по време на полет, какъвто е случая със самолет с екипаж м-р Д. и ст. лейт. Д. и те не са имали никакво основание да прекратят полета или да дадат команда за катапултиране, а спазването на заповяданите мерки за безопасност, при изпълнение на елементите от сложния пилотаж на малка височина, е отговорност на командира на екипажа.

ВС – Пловдив коментирал и показанията на полк. П.Д. – началник сектор „***“ в Командването на *** и бриг. ген. Д. Г. – заместник командир на ***. Посочил, че от тези свидетелски показания се установява, след като полк. Д. възприел, че при изпълнение на фигура „Тоно“ височината на извеждане била по-малка от минималната заповядана, докладвал на бриг. ген. Г., който му разпоредил, да се качи в кулата и укаже да се прекрати изпълнението на задачата. Полк. Д. незабавно изтичал по стълбите на КДП до ***-та, но в това

време самолета знак *** катастрофирал.

Съдът е коментирал и тройната авиотехническа експертиза, с вещи лица: старши научен сътрудник доктор инженер А. И. Х., инженер К.В.Х. – специалист по експлоатация и ремонт на авиационна техника и инженер Е.Х.Р. – летец пилот първи клас и инструктор МИГ 23 УБ и инструктор ФМС тренажор на самолет, видно от която от изложените параметри на полета, няма нито един, който да съвпада с необходимите за правилно и безопасно изпълнение на съответната фигура, от планираното упражнение 10/7 степен. Също така, редът и последователността на елементите, не съвпадат с планираните по методическата схема на упражнение 10/7. По отношение на задълженията на длъжностните лица ВЛ сочат, че право на намеса за прекратяване на полета, има старшият на летателната смяна. Такова действие е предприето от бриг. ген. Д. Г., като изпратил полк. П.Д. при РП „***“ да прекрати полета, но ситуацията се е развила за много кратко време в катастрофална и реално въздействието закъснява. ВЛ правят общ извод, че причините, довели до гореописаното авиационно произшествие, са комплексни. Всяка една, сама по себе си, разгледана по отделно, не може да доведе до настъпване на произшествие, но събрани в съвкупност и с натрупване, се стига до него (л. 178 – 225 ДП т. 1). Същите ВЛ са изготвили и Допълнителна тройна авиотехническа експертиза (назначена с постановление от 17.03.2024 г.), видно от която съгласно плановата таблица за полети изготвена на 13.09.2024 г. са определени следните длъжностни лица: Старши на летателната смяна – майор Д.; Помощник-старши на летателната смяна – ст. лейт. Д.; Администратор на фронтдеск: редник С.; Ръководител полети „***“ – подп. Р.; Ръководител полети „***“ – к-н Б. и ц. сл. П.в; Ръководител полети-*** – майор А.; Ръководител полети-обзоренен – майор А.; Старши ръководител полети бойно управление – майор Г.; Ръководител полети бойно управление – майор Г.; Старши инженер на полетите – капитан Н. и майор К.. Към момента на авиационното произшествие в летищната контролна *** (ЛКК) са се намирали длъжностните лица к-н Б. и подп. Р.. Упражнението е било в района на летището, по метода на визуалните полети, в пряка видимост въздухоплавателно средство –ръководител полети „***“, поради това, ръководителя полети, не се нуждае от допълнителната информация, която може да даде един транспондер. Информацията от транспондера е била необходима на РП да наблюдава останалите екипажи, извън зоната му на

видимост и да съгласува изпълнението на полетите, по сценария на ***. Достъп до информацията от транспондера имат РП „***“ и РП „***“, РП „***“. Технологичните възможности на системата за контрол на въздушното пространство, под височина на полета на ВС Н=300м над терена за района на летище Г. И., е равна на нула, тоест радар не може да комуникира с транспондера. Забавянето на информацията от 5 сек. на малка и пределно малка височина, при изпълнение на сложен пилотаж е критично. Поради това, транспондера не може да бъде средство за вземане на решение, от страна на РП (т. 1, л. 232 – 239 д.п.). ВС – Пловдив посочил и допълнителна тройна авиотехническа експертиза със същите ВС (назначена с постановление 06.06.2024 г.), от която е видно, че към момента на авиокатастрофата на ЛКК, при РП е била налична цялата предоставена съгласно нормативните документи информация (навигационна, радиолокационна, метеорологическа и орнитологическа) за провеждане на планираните полети ДПМУ (денем в прости метеорологически условия – по метода на визуалните полети). При РП не постъпвало информация относно скоростта и височината на полета в реално време, поради спецификата и техническите параметри на наземните средства за наблюдение и контрол на въздушното пространство в района на летището. Те изобразяват позицията на ВС (въздухоплавателното средство) по ъгъл на място. Информацията от РЛС „***“ служи за управление от РП „***“ (сепариране и подреждане) на долитащи и отлитащи ВС в района на кръга на летището на заповяданите в инструкцията на летището височини или по указания на РП „***“. невъзможно е да се ръководи полет, протичащ с изключително висока динамика, вземайки за основен критерий техническо средство, което има времезакъснение за предаване на информацията от 5 сек., които влияят силно на благоприятния изход от ситуацията. Поради тази причина, отговорността за благоприятния завършек на всеки полет, се носи от пилота-командир на екипажа.

На база на събраната доказателствена съвкупност ВС – Пловдив също направил извод, че причината за настъпилата катастрофа на 13.09.2024 г. със самолет *** с рег. знак *** са действията на м-р Д., който в качеството на командир на екипажа, не е спазил реда, последователността и режима на полета, както и заповяданите мерки за безопасност. Настъпилото аварийно произшествие е вследствие от грешки в техниката на пилотиране и грубо нарушаване на заповяданите мерки за безопасност и не е установено да са

извършени нарушения от военно-длъжностни лица, отговарящи за организацията и провеждането на полетите. ВС – Пловдив е посочил, че споделя извода на прокурора, че старшият на летателната смяна и останалите служители, ангажирани с ръководството на полетите, не получават информация в реално време и не са могли да предотвратят случилото се и в настоящия случай за м-р Д., подп. Р., к-н Б. и ц.сл. П.в, не е съществувала възможност да предотвратят последиците от действията на майор П. Д.. Затова първата инстанция изцяло е подкрепила извода на прокурора от ВОП – Пловдив, че липсват основания за привличане към наказателна отговорност на конкретно длъжностно лице и, че наказателното производство, следва да бъде прекратено на основание чл. 24, ал. 1, т. 4 от НПК, поради смърт на дееца. Предвид изложеното, ВС – Пловдив е приел, че постановлението за прекратяване на наказателното производство по военно досъдебно производство № 43-Сл /2024 г. и прокурорско дело № 19/2026 г. на ВОП – Пловдив, е обосновано и законосъобразно и същото следва да бъде потвърдено.

ВоАС счита тези изводите на решаващия съд за необосновани и незаконосъобразни. Въззивният състав намира, че атакувания прокурорски акт е изготвен в разрез със строгото изискване на процесуалния закон – чл. 199, ал. 2 от НПК, а именно да бъде мотивиран. Цитираната норма има характера на императивно предписание за начина на оформяне правната воля на прокурора като държавно властническо волеизявление, поради което и неспазването на въведеното с нея изискване за мотивираност на постановения акт, съставлява основание за неговата отмяна.

Внимателният прочит на контролираното постановление за прекратяване на воденото наказателно производство установява, че при изготвянето му прокурорът е пренебрегнал изискването да мотивира същото – да обоснове изводите си по фактите и следващите ги правни такива, като за целта да направи подробен анализ и обсъждане поотделно и в съвкупност на всички събрани в съответствие с изискванията на процесуалния закон доказателства по делото. По отношение на възможността за ангажиране на наказателна отговорност на конкретно длъжностно лице, прокурорът в декларативен план е посочил – „Старшият на летателната смяна и останалите служители, ангажирани с ръководството на полетите, не получават

информация в реално време и не са могли да предотвратят случилото се. ... Ръководният състав по осигуряване и подпомагане на полетите не е в състояние да замести командира на летателния екипаж и да осигури вместо него осигуряването на безопасността на полета, за който той отговаря и изпълнението на летателната задача в строго съответствие на възложеното. В този смисъл, при осъществяване на полетите всеки участник в този процес трябва да изпълнява своите строго определени функции, поради което в настоящия случай за майор Д., подп. Р., кап. Б. и ц.сл. П.в не е съществувала възможност да предотвратят последиците от действията на майор Д.. Налага се изводът, че липсват основания за привличане към наказателна отговорност на конкретно лице“. Съставяйки по такъв начин своя акт, прокурорът не е описал подробно задълженията на всяко от военнотължностните лица които са имали отговорност на ръководството на полета на самолет *** с рег. знак *** и как, и дали са изпълнени. Изискуемият по закон анализ и оценка на доказателствените източници, приобщени по делото, е заместен с цитиране на обстоятелствената част на протокола на комисията назначената за изясняване на причините за авиационното произшествие със заповед на министъра на отбраната и на заключенията по назначените в хода на разследването експертизи. Тук следва да се отбележи, че детайлно обсъждането на гласните доказателствени източници е осъществил едва контролиращият първостепенен съд.

Констатираното по-горе ясно сочи, че държавният обвинител не е изпълнил задължението си да построи своя краен акт при съблюдаване принципа за разкриване на обективната истина (чл. 13 ат НПК) и принципа за оценка на доказателствени материали по вътрешно убеждение, основано на обективно, всестранно и пълно изследване на всички обстоятелства по делото (чл. 14 от НПК).

Основният въпрос, на който следва да бъде даден отговор във връзка с очертания предмет на разследване в това наказателно производство, е дали освен действията на екипажа на самолета (и в частност – на пилотиращия П. Д.), е налице нарушение на задължения свързани с безопасното провеждане на конкретния полет на длъжностните лица, пряко ангажирани с ръководството и контрол на летателната дейност при провеждането на *** на летище Г. И.. Горното предполага изследване на обстоятелствата,

характеризиращи протеклите в цялост събития, очертаване на задълженията им и преценка на тяхното изпълнение, действията/бездействията на всяко конкретно длъжностно лице с особено внимание за времевия период от 12:17 ч. до 12:30:20 ч. на 13.09.2024 г., и ако не изпълнени – стоят ли в каузалитет с настъпилото автопроизшествие, довело да летален изход за двамата пилоти Д. и Д..

За целта обаче не е достатъчно да се даде обща оценка на показанията на свидетелите (обсъдени от ВС – Пловдив, но не и от наблюдаващия прокурора), и информацията, съобщена от тях и декларативното посочване, че никое от длъжностите лица нямат задължение и възможност да контролира фаталния полет. За постановяване на законосъобразно постановление е необходимо подробно и аналитично да се обсъдят съществуващите показания, експертизи и разписаното в регламентиращите документи, като се посочи кои доказателства и защо се приемат за достоверни, евентуално кои от тях и защо се отхвърлят като неистинни. Обективният анализ на доказателствените източници по делото изисква също така изследването им както поотделно, така и във взаимовръзката помежду им, което в случая не е сторено. Липсва каквато и да е съпоставка между гласните доказателствени източници и заключенията на изготвените по делото множество експертизи, във връзка с което и няма даден обоснован и ясен отговор на въпроса за механизма на произшествието. Прокурорът не е посочил с кои точно свои „съзнателни действия“, при преценка на психическото му отношение към последиците от тях, пилотиращият м-р Д., „изначало се е поставил в невъзможност да довърши успешно упражнението“ – т.е. още при започване на изпълнението на упражнението 10/7 е създал условия, при които неговото успешно финализиране да не може да се осъществи, ерго – липсва анализ от правна страна на действията на майор П. Д., като основен пилот на процесния самолет ***, приети за неправомерни и наличието на причинно-следствена връзка с настъпилия вредоносен резултат. Прокурорът не е отговорил и на въпроса кое длъжностно лице/лица отговаря конкретно за безопасното изпълнение на упражнението 10/7, в частност – за спазването на минималната безопасна височина, за реда на изпълнението му, като наблюдава и контролира отклонения от същите. Така представителят на държавното обвинение не е изследвал задълбочено въпроса дали настъпилата смърт на

двамата пилоти стои в причинно-следствена връзка с евентуални нарушения на органи на УВД, по време на полета на 13.09.2024 г. – кой, как и защо, в контролирана от длъжностни лица от органите за УВД с многостепенен контрол зона на военно летище Г. И., е допуснал екипажа на самолет *** с рег. знак ***, в нито един етап от фаталния полет да не спазва реда, последователността и режима на полета и мерките за безопасност, конкретно – минималната безопасна височина от 200 метра, така щото да се получи пълно несъответствие между зададеното за упражнението 10/7 и изпълнението му. Както се посочи напред в изложението по този спорен въпрос прокурорът се е задоволил да посочи само – „Старшият на летателната смяна и останалите служители, ангажирани с ръководството на полетите, не получават информация в реално време и не са могли да предотвратят случилото се“.

Тази необоснованост, която не е констатирана от ВС – Пловдив, не означава непременно, че взетото крайно решение от прокурора е неправилно, но съставлява пречка да се проследи формирането на волята на ръководно-решаващия орган в досъдебното производство.

Законодателно установеният контрол на съда върху прекратителните постановления на прокурора в процедурата по чл. 243, ал. 5 и сл. от НПК има за предмет обосноваването и законосъобразността на тези актове, като се държи сметка и за конституционно установените правомощия на прокурора да предприеме или да откаже наказателно преследване срещу едно лице. Важно е да се посочи, че в това специално производството съдът не е оправомощен да се произнася по въпросите от компетентността на прокурора чрез собствена, различна от изложената в постановлението интерпретация на доказателствата, събрани в досъдебната фаза. Още по-малко е допустимо в тази насока, контролиращият съд да допълва или „замества“ прокурора (така както е подходил ВС – Пловдив) тогава, когато в постановлението му за прекратяване отсъстват анализ на доказателствата и изводи за фактите и правото. Ясно е, че съдът не може да дава указания на прокурора какви точно процесуално-следствени действия следва да извърши за изясняване предмета на делото, но може да констатира липсата на достатъчно доказателства, съобразно вътрешното си убеждение. В случая акта на прокурора за прекратяване на наказателното производство е

незаконосъобразен и необоснован, тъй като разследването не е проведено обективно, всестранно и пълно и основните правно релевантни факти от предмета на разследване по досъдебното производство не са изяснени в пълнота. Тези обстоятелства могат да се изяснят с провеждането на допълнителни разпити на конкретните длъжностни лица, анализ на разписаните им длъжностните задължение и установяване на това как, къде и кога са ги изпълнявали.

Ето защо въззивната инстанция намира, че като е приел обоснованост на атакуваното постановление, без да е проведено пълно и всестранно разследване и без да са установени по надлежния процесуален ред всички релевантни обстоятелства, ВС – Пловдив е постановил съдебен акт, с който незаконосъобразно е потвърдил прекратителното постановление на прокурора от ВОП – Пловдив. С оглед на това обжалваното определение следва да бъде отменено и делото да бъде върнато на прокурора от ВОП – Пловдив за изпълнение на дадените указания по прилагане на закона.

Предвид оплакването във въззивната жалба за дефицити в проведената авиотехническа експертиза, с оглед настоящия процесуален резултат такъв анализ неминуемо следва да намери място в оценката на доказателствените материали от компетентния първоинстанционен прокурор, който е единствено компетентния да прецени евентуална съставомерност на деяние на длъжностно лице, съответно наличието на предпоставки по чл. 219, ал. 1 от НПК.

Водим от горното, на основание чл. 243, ал. 8 вр. ал. 6, т. 3 от НПК, ВоАС

ОПРЕДЕЛИ:

ОТМЕНЯ Определение рег. № 12/27.07.2026 г. по ЧНД № 44/2026 г. на Военен съд – Пловдив.

ОТМЕНЯ Постановление от 08.04.2026 г. на Военно-окръжна прокуратура – Пловдив за прекратяване на наказателно производство по ДП № 43-Сл/2024 г., пр. д. № 19/2026 г. по описа на ВОП – Пловдив.

ВРЪЩА делото на ВОП – Пловдив за изпълнение на задължителните указания относно прилагането на закона, съгласно мотивната

част на настоящото определение.

Определението е окончателно.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____