

Нови моменти в гражданската отговорност за масови транспортни злополуки с пътници

(New Moments of Civil Liability by Mass Transportation Accidents With Passengers)

Поля Голева¹

SUMMARY

The article presents an overview of contractual and non-contractual liability for busses, railways, airplanes, and marine means of transport's accidents arising during their exploitation. The national legal rules make a distinction between contractual and tort liability and between contractual liability for transported persons and for property and non-contractual liability to other persons. The article highlights the fault-based liability which applies at the Bulgarian national level. The author offers the application of the liability in solidum between the transporter and the person, who handles the trace infrastructure.

KEY WORDS

mass transport; accident; contractual liability; tort

¹ Професор, доктор по гражданско и търговско право в Института за сръжжавана и право – БАН, golevap@yahoo.com/ Professor, doctor in Civil and Commercial Law at the Institute for State and Law – BAS, golevap@yahoo.com.

1. Превозните средства, предназначени за движение по **суша, вода и въздух**, задвижвани със собствен двигател или с електрическа енергия, могат да служат за лично или обществено ползване. Последните са известни и с термина „средства за масов транспорт“² – автобуси, железопътни превозвачи, самолети, кораби. Те са неразделна и неизбежна част от нашия живот и често напомнят за себе си с тежките масови злополуки³.

От една страна, превозните средства представляват източници на повишена опасност и създават рискове за живота, здравето на хората и за зравината и целостта на вещите. От друга страна, автобусният, железопътният, морският и въздушният транспорт са неотменима част от цивилизацията и без тях не е възможно движението на човечеството в пряк и преносен смисъл. Те биха могли да се определят като необходими и полезни предмети, съчетаващи елементите „ползност“ и „риск“, като ние се стремим да намалим чрез правилата за тяхното ползване и движение потенциалната опасност от увреждане, която произтича от тях. Очевидно за човека ползността

² Оттук идват и термините „масов транспорт“ и „злополуки на масовия транспорт“ – вж. Knetsch, J. (2018) Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation. *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018), 154.

³ Достатъчно е да изброя някои от най-зловещите масови транспортни катастрофи у нас през последните години. На 10.12.2016 г. става влаков инцидент на гара Хитрино, област Шумен. Част от товарна влакова композиция дерайлира, изтича газ пропилен, който експлодира и се запалва. Загиват седем души, а 29 са ранени. При дерайлирането се получава теч от два вагона, който предизвиква пожар, обхванал редица къщи около гарата – вж. bg.wikipedia.org.

На 25.08.2018 г. автобус се преобръща в района между Лесков дол и Своге, в резултат на което загиват 20 души – вж. bnr.bg/post. Автомобилът излиза извън пътното платно, преобръща се и пада в Искърското дефиле. Оказва се, че пътната администрация е била алармирана за това, че пътят е с лошо сцепление, шофьорите губят контрол и навлизат в насрещното платно. Държавната администрация не е успяла да накара фирмата изпълнителя да направи гаранционния ремонт. За това скоростта в участъка е била намалена до 40 км/ч., но шофьорът не е спазил ограничението на скоростта и е минал оттам със скорост от 53 км/ч.

На 17.2.2019 г. е счупена стрелка при преминаване на влакова композиция на фирма „Vulmarket“ на гарата в Пловдив. За щастие цистерните не избухват и инцидентът не води до човешки жертви – вж. news.bg от 17.02.2019 г. Отново се поставят въпросите: коя е причината и кой следва да отговаря. Дали голямото натоварване, големият натиск, упражнен от вагоните върху релсовия път, е причината за злополуката, или недостатъчно стабилната и разхлабена или амортизирана стрелка.

на превозното средство заглушава страха от използването му и потенциалната опасност от причиняване на вреди.

2. Превозното средство създава обаче по-голяма вероятност за увреждане, за причиняване на смърт или телесна повреда, за унищожаване и повреждане на вещи, отколкото другите предмети, които човек използва в своя живот. Особено при неговата употреба е обстоятелството, че то не е ограничено само в сферата на отделното лице, а участва в среда, в която присъстват и други, трети лица. Те може да се намират както в превозното средство, така и извън него. В процеса на ползването му то се включва в потока от други такива, движи се по пътища, във въздушното пространство, покрай движими и недвижими предмети, хора, разминава се с други подобни. То самото превозва товари, багажи, хора и ако катастрофира, може да увреди пътуващите в него лица, а не само лица и предмети, намиращи се извън него.

3. Тук бих искала да разгледам една от страните на използването на превозното средство – реализирането на потенциалната опасност, на която то е носител, неприятния елемент и вредоносните последици, които би трябвало да се регулират от правото. Когато настъпи транспортен инцидент, винаги се поставят въпросите кой е виновен и кой трябва да отговаря. Няма да анализирам наказателноправната част на проблема, макар че на практика обществото често свързва решаването на тежките последици от транспортното произшествие основно с прокуратурата и органите на МВР. Тук ще разгледам някои особености на **гражданскоправните последици от масовата транспортната злополука**. И те поставят въпроси за това какви правоотношения възникват, между кои лица и какво е тяхното съдържание, какъв вид гражданска отговорност се поражда – договорна или деликтна (извъндоговорна), и как тя е уредена у нас. Питаме се коя или кои са причините за масовата транспортна злополука – висока скорост, небрежност на водача, машиниста, небезопасени вагони или некачествен шосеен или релсов път, лошо наземно управление или всичките причини заедно.

Общото в посочените в бележка 1, пог линия, транспортни злополуки е, че при тях са действали няколко причини, които са довели до злополучните последици (смъртта, телесните повреди на пътници и трети лица, както и до унищожаването на тяхната собственост). И трите случая показват общи черти – злополучката е станала с превозно средство, което потенциално

създава опасност за много хора и техните вещи, а не само за водача си. Опасността обхваща не само пътуващите в превозното средство, но и трети лица, намиращи се извън него. При разследването на транспортните инциденти възниква въпросът дали те са резултат от виновното поведение на водача (шофьора на автобуса и локомотивните машинисти) и/или на бездействието на лицата, които отговарят за състоянието на пътна и железопътната инфраструктура.

В правния анализ възникват редица въпроси. Дали само една е причината, или злополуката е плод от взаимодействието на няколко причини? Чия гражданска отговорност следва да се ангажира при злополуки със средства на масовия транспорт? Как е уредена гражданската отговорност у нас и в другите страни от Европейския съюз, къде трябва да се търси правнозначимата причина и каква е ролята на вината при злополуки в масовия транспорт? Къде са мястото и ролята на гражданската отговорност в тези случаи?

4. В началото ще разгледам правната уредба у нас.

На тази плоскост в нашето право са уредени:

- отговорността на превозвача, произтичаща от договора за превоз на пътници;
- отговорността на собственика или водача на превозното средство спрямо пътниците, която произтича от непозволено увреждане (деликт).

Първата последица наричаме договорна отговорност, а втората – деликтна. Първата е уредена във вътрешното, националното право, в международното право (при международния транспорт), в различни нормативни актове, визиращи различните видове транспортни средства и регламентиращи отговорността на превозвача спрямо пътниците, т.е. лицата, с които превозвачът се намира в договорни отношения. В международния масов транспорт, който има трансграничен характер, отговорността за вреди, причинени на пътници, е предмет на наднационални споразумения (част от националното законодателство на Република България), директиви, регламенти и пр.

Втората последица е деликтната или извъндоговорната гражданска отговорност, която засяга лицето, което е причинило транспортното произшествие по време или във връзка с управлението на превозното средство и е причинило вреди на лица, които се намират извън него и с които то не е сключило

договор за превоз. Поначало отговорността е за вреди, причинени на трети лица, които нямат правното положение на пътници и тази отговорност се определя от правилата на националното право.

5. Договорната отговорност на превозвача е предмет на правна уредба в Търговския закон (ТЗ) и в специални закони, отнасящи се до отделните видове транспорт. Тя е отговорност на превозвача спрямо товарополучателя или товародателя за липса и повреди на товара⁴ и за забава на доставката или е отго-

⁴ Отговорността за липси и повреди на товара възниква, ако вредите са настъпили в периода от приемане на товара за превоз до момента на предаването му на товарополучателя. Отговорността по нашето право е обективна и не може да се уговаря освобождаване от нея – чл. 373, ал. 3 ТЗ. Нормата е императивна и е установена в интерес на товародателя, който може и да не бъде търговец. Тя цели да се осуети опасността превозвачът, който винаги е търговец, да наложи едностранно своята воля и да принуди другата страна да се съгласи с включването на уговорка за освобождаване от отговорност.

Отговорността е ограничена – както в договора, така и по силата на специалния закон до определена максимална сума.

Ако превозвачът използва трети лица при изпълнение на задълженията, той отговаря за тях като за свои действия или бездействия. Подизпълнителите на превозвача не се намират в договорна връзка с товародателя.

Превозвачът може да възложи по-нататъшния превоз на други, следващи превозвачи. Според чл. 374, ал. 1 ТЗ, той отговаря за действията им до предаването на товара. Превозвачът предава товара на следващи превозвачи за продължаване на превоза. Според закона следващият превозвач встъпва в договора за превоз, измества предходните превозвачи и може да упражнява техните права, стига имената им изрично да са посочени в договора. Следва да се отбележи, че не настъпва законова субституция, т.е. следващият превозвач не замества в задълженията предходните превозвачи, а отговаря наред с тях. С други думи, налице е правната фигура на встъпване в дълг, поради което възниква солидарна отговорност на всички превозвачи. Следователно според закона следващият превозвач не е подизпълнител на главния превозвач, а е задължен въз основа на превозния договор да изпълни задължението за превоз. Наред с това встъпването в дълг може да се уговори и тогава следващият превозвач встъпва в договора с приемането на товара и на товарителницата.

Солидарната отговорност е предвидена в интерес на товародателя. Той може да предяви иска си за обезщетение на вредите срещу който и да е от участващите в превоза лица. Във вътрешните отношения превозвачите отговарят разделно. Този, който е причинил вредите, следва да възстанови тези части от обезщетението, които са били поети от отделните превозвачи. Последните имат право на регрес срещу отговорния за вредите превозвач.

Възможно е обаче превозвачът да сключи превозен договор с друг превозвач от свое име, но за сметка на товародателя. В този случай е налице

ворност спрямо превозваните пътници⁵. Уредбата в ТЗ е обща и се дерогира от правната регламентация, която се съдържа в отделните закони.

По отношение на „пътнотранспортно произшествие“ (ПТП), причинено от автобус, се прилага Законът за автомобилните превози (ЗАП)⁶. Относно правата на пътниците в автобусния транспорт, когато е причинена смърт или телесна повреда, законът препраща към Регламент (ЕС) Nr. 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16.2. 2011 г. за правата на пътници-

спедиционен договор между товародателя и първия превозвач. Следващият превозвач се нарича междинен превозвач и се намира в договорно отношение само с главния превозвач, а не с товародателя.

И накрая, възможно е товародателят да сключи няколко отделни превозни договори с различни превозвачи. За вредите, причинени на товародателя, отговаря конкретният превозвач, а не може да възникне солидарна отговорност на всички участващи в превоза превозвачи.

⁵ В ТЗ не е уредена отговорността на превозвача за вреди, причинени на превозваните пътници. Уредбата е насочена към договора за превоз на товари, а не визира превоз на хора. Общата уредба като че ли клони към регламентиране на превоза на стоки и отгеля внимание на превоза на лица само в един пункт – погасителната давност. В чл. 378, ал. 3 ТЗ се предвижда, че искът за вреди по договора за превоз се погасява с едногодишна давност, чийто срок започва да тече „...2. за пътници – при смърт или телесна повреда – от настъпването им или узнаването за тях, но не по-късно от три години“. Безспорно е, че чл. 378, ал. 3 ТЗ е специална норма, която дерогира общата норма относно погасителната давност при неправомерното увреждане – чл. 110 и чл. 114, ал. 3, ЗЗД. Според тях давността е петгодишна и започва да тече от откриването на гееца. Очевидни са отликите в правния режим на погасителната давност при причиняване на лични вреди на пътниците във всеки вид транспорт.

Търговският закон обаче не урежда правата на обезщетение на пътниците при настъпила злополука. Обяснението за това е следното. Ние сме реципирали преди всичко германския Търговски законник (Handelsgesetzbuch). В него е намерил място не договорът за превоз въобще, а договорът за превоз на товари (Frachtgeschäft). В немскоговорящите страни обаче се прави отграничение на горепосочения договор от превоза на пътници и техните багажи. Превозвачът по смисъла на търговското право (Frachtfuehrer) превозва товари, а не лица. Превозът на пътници е друг вид договор. Друг вид договор е и превозът на багаж, защото той е свързан с превоза на пътници, багажът съпътства пътниците, а не е предмет на договора за превоз на товари.

В българския Търговски закон тези разграничения не са направени. В специалните закони, посветени на отделните видове превоз, обаче се съдържат, както ще видим по-нататък, разпоредби относно превоза на пътници.

⁶ Законът е публикуван в ДВ бр. 82 от 1999 г., а последното изменение и допълнение – в ДВ бр. 99 от 14.12.2012 г.

ме в автобусния транспорт и за изменение на Регламент (ЕС) Nr. 2006/2004 (ОВ, L 55/1 от 28.2.2011 г.), наричан по-нататък Регламент (ЕС) Nr. 181/2011.

Регламентът цели осигуряването на висока степен на защита на пътниците, подобно на гругите видове транспорт, без значение дали автобусният транспорт е национален, или международен. На всички пътници трябва да се осигури минимално ниво на защита. Предмет на Регламента са правата на пътниците в автобусния транспорт – правото на обезщетение при причинена смърт или телесна повреда; загуба или повреда на багаж в случай на произшествия; правата на пътниците в случаите на закъснение, правото на пътниците на минимална информация, правото на жалби срещу превозвача; недискриминационно и задължително предоставяне на помощ на лица с увреждания и лица с намалена подвижност. Регламентът обаче може да не се прилага по решение на държавата членка по отношение на вътрешни реговни превози с изключение на определени членове – чл. 2, параграф 4. Такова освобождаване е разрешено за срок не по-дълъг от четири години от датата на прилагане на регламента с възможност за еднократно подновяване.

Регламентът, който има непосредствено действие на територията на Република България и се прилага независимо дали законът препраща към него, или не, урежда максималния размер на обезщетението, дължимо от превозвача за всеки отделен случай и за всеки пътник, а съгласно чл. 7, параграф 2, буква „а“ от Регламента той определя размера на обезщетението при загуба на багаж и очертава кръга на лицата, които имат право на обезщетение.

В чл. 7, параграф 1 от Регламента изрично се установява правото на обезщетение на пътниците в случаите на смърт или телесна повреда, като е предвидено, че правото на обезщетение следва да се намира в съответствие с приложимото национално право. Освен право на обезщетение, пострадалите от автомобилна злополука имат право на обезщетение за загуба или повреда на багаж, ако това е следствие на произшествия, причинени от използването на автобус. При смърт в обезщетението се включват и разходите за погребение, чийто размер не се уточнява, но се изисква той да е приемлив.

Регламентът очертава и кръга на лицата, които имат право на обезщетение при смърт на пътник – тези, към които

пътникът е имал или би имал в бъдеще правно задължение за издръжка. Интересно е да се отбележи, че Регламентът посочва минималния брой лица, които подлежат на обезщетяване. Националното право не може да мине под тази граница, но може да включи и други близки на починалия пътник, които могат да претендират обезщетение. Освен това става дума само за обезщетение на имуществени вреди, като Регламентът не се занимава с обезщетяването на неимуществените вреди, а предоставя това на националното право. По принцип той не изключва общия ред за обезщетяване на имуществени и неимуществени вреди при смърт или телесна повреда, които могат да претендират увредените от автомобилната злополука лица по силата на националните правила за непозволено увреждане.

Регламентът препраща към националното право и при определяне на размера на обезщетението. Приет е един много необичаен подход, като се предоставя на приложимото национално право да определи размера на обезщетението. В същото време е фиксирана максималната сума в случай на смърт и телесна повреда, която предвижда националното право – не по-малка от 220 000 евро за пътник за една злополука и 1200 евро за единица багаж. При повреда на инвалидни колички, друго оборудване за подпомагане на двигателната способност или помощни средства размерът на обезщетението е равен на стойността на замяната или разходите по ремонта на повреденото оборудване.

При така формулираните разпоредби става ясно, че Регламентът не е достатъчен източник за регламентиране на правото на обезщетение и най-вече на размера на обезщетението. Той дава основните насоки, които би трябвало да защитят в максимална степен интересите на загиналите или увредените по време на автомобилна злополука лица, но се оказва, че това не е съвсем така. Регламентът определя минималния размер на максималната сума, но не определя минималния размер на минималната граница, което означава, че националният законодател трябва да определи тази граница и тя би могла да бъде много ниска. Би следвало завоалираният израз на Регламента да се тълкува в смисъл, че минималното обезщетение не може да бъде по-малко от 220 000 евро при смърт, а при загубена трудоспособност да се заплаща процент от тази сума, равен на процента на загубената трудоспособност, но в тази си редакция текстът не дава основание за такова тълкуване.

Обезщетението при автомобилно произшествие се дължи от **превозвача**. Всички превозвачи, които осъществяват вътрешен превоз, включително и автомобилните, са задължени да застраховат пътниците си – чл. 476 от Кодекса за застраховането (КЗ). Застрахователната сума по задължителната застраховка „злополука“ на пътниците за всяко събитие за всеки пътник е 50 000 лева.

По отношение на превозвача обаче ЗАП не урежда максималната сума за смърт и телесна повреда. Както видяхме, законът препраща към Регламента, а той препраща към националното право. Последното трябва да предвиди императивна уредба за начина на определяне на обезщетението и за максимално дължимата сума от автомобилния превозвач.

Органът, на който е възложено да следи прилагането на Регламента, е Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ – параграф 11 от ЗИД на ЗАП от 2013 г.

Предвидена е и глоба от 2000 лева за превозвач, който не изплаща обезщетението в пълен размер, установено в чл. 7, параграф 2, буква „б“ от Регламента, т.е. 1200 евро за единица багаж. Не е ясно обаче дали тази глоба се дължи, ако са увредени повече от една единица багаж и дали националният законодател не може да предвиди друг размер на обезщетението, както допуска Регламентът.

Регламентът не създава цялата уредба на обезщетяване на увредените от автомобилна злополука лица. Необходима е намесата и на българския законодател, за да може правото на ЕС да бъде допълнено и да се създаде една пълна и цялостна уредба на обезщетението.

Освен това при уредбата на обезщетенията трябва да се има предвид и обстоятелството, че произшествието може да бъде причинено не само по вина на превозвача, но и по вина на други участници в движението – водачи на моторни превозни средства. Тук уредбата на правото на обезщетение на пътниците се пресича с деликтната отговорност и задължителната застраховка „гражданска отговорност“ на автомобилистите, която е уеднаквена съгласно Директива 2009/103/ЕО на Европейския парламент и на Съвета относно застраховката „Гражданска отговорност“ при използване на моторни превозни средства. От значение е къде е настъпило произшествието, на територията на коя държава. Това има отношение към избора на при-

ложимото национално право. Затова следва да се вземе предвид и Регламент 864/2007 относно приложимото право към извъндоговорните задължения, известен като Регламент „Рим II“.

6. Отговорността на **железопътния превозвач** при превоз на пътници е уредена в раздел трети на главата, посветена на договора за железопътен превоз в Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ)⁷. Тя възниква, ако пътникът е починал или е получил увреждане на здравето – телесно или психическо, по време на превоза, когато се е намирал в превозното средство, качвал се е или е слизал от него, както и при товареното и разтоварването на багажите – чл. 74 от Закона. Отговорността е обективна и тя отпада само ако увреждането е причинено от причини, изрично посочени в закона: непредвидено или непредотвратимо събитие от извънреден характер, възникнало след сключването на договора, което превозвачът въпреки проявената грижа не е могъл да избегне и чиито последици не е могъл да предотврати. В първата точка на изключенията законодателят визира може би непреодолимата сила като изключващо отговорността обстоятелство. Определянето на изключващата отговорностна причина обаче не е напълно съгласувано с дефиницията на непреодолимата сила, която се съдържа в чл. 306, ал. 2 от Търговския закон (ТЗ). Непокриването на двете дефиниции се дължи на допълнението в чл. 75, т. 1 ЗЖТ: „...което превозвачът, въпреки проявената грижа, не е могъл да избегне и чиито последици не е могъл да предотврати“. *Per argumentum a contrario* добавката указва на положението, че отговорността на железопътния превозвач може да бъде само за вина, т.е. тя отпада винаги когато той не е могъл да предвиди или да предотврати вредите или когато е положил дължимата грижа и въпреки това вредите са възникнали.

Струва ми се обаче, че смисълът на Закона не е такъв.

Първо, поначало в търговското право дължникът по търговска сделка не отговаря, ако неизпълнението е причинено от непреодолима сила. Отговорността за неизпълнение на договорно задължение възниква винаги, освен ако неизпълнението и вредите, които то е причинило, се дължат на непреодолима сила. Отговорността на търговеца по принцип е по-строга, отколкото е отговорността на гражданина за неизпълнение на договорно

⁷ ДВ, бр. 97 от 2000 г.

задължение. Затова и законодателят е предвидил специалното основание за отпадане на тази отговорност, а именно, когато неизпълнението не се дължи на неговото поведение, а на събитие от извънреден характер. Без значение е дали търговецът е положил дължимата грижа, или не. Освен това предложената в ЗЖТ дефиниция на изключващата отговорността причина носи в себе си противоречие – от една страна, непреодолимата сила представлява непредвидено или непредотвратимо събитие, а от друга страна, се изисква превозвачът да не е могъл да го предвиди или предотврати. Когато се отнася до непреодолима сила, тя не може да се предвиди или предотврати от всеки търговец. Затова пояснението, което следва, по-скоро внася объркващ, отколкото поясняващ характер, тъй като неоснователно навежда на виновна отговорност.

Второ, грешка или поведение на пътника, които не отговарят на обичайното поведение на пътниците. Отговорността на превозвача в този случай отпада, защото смъртта или телесното увреждане се намират в причинна връзка не с противоположното поведение на превозвача, а на пътника, т.е. на пострадащото лице. Отговорността на превозвача отпада поради липсата на причинна връзка между неговото деяние – действие или бездействие, и настъпилата вреда.

Трето, поведението на трето лице, което превозвачът, въпреки проявената грижа, според особеностите на случая не е могъл да предотврати. Хипотезата е подобна на тази по т. 2 – липсва причинна връзка между деянието на превозвача и вредата, тъй като последната е причинена от трето лице, за чиито действия превозвачът не отговаря и не би могъл да отговаря. Ако обаче вредите са причинени от предприятие, което използва железопътната инфраструктура, превозвачът отговаря за неговите действия – отговорност за чужди действия. В този случай, след като плати надлежното обезщетение на увредения пътник, превозвачът има право на регрес срещу третото лице, причинило вредите.

Когато превозът, предмет на един договор, е извършен от последователни железопътни превозвачи, отговорността за настъпилата смърт или увреждане на здравето носи превозвачът, по време на чийто превоз е настъпило увреждането – чл. 77 ЗЖТ.

Законът предвижда определен давностен срок, в който трябва да се упражни правото на обезщетение на пострадалия път-

ник. В случай на телесна повреда или смърт на пътник искът се предявява в срок от три години от деня на увреждането или смъртта или от узнаването за тях – чл. 109, ал. 3 ЗЖТ. Предмет на обезщетението са претърпените имуществени и неимуществени вреди, пряка и непосредствена последица на увреждащото деяние на превозвача.

Общото при трите основания за изключване на отговорността е липсата на причинна връзка между действията, респективно бездействията, на превозвача и настъпилата вреда.

7. Във въздушния транспорт Законът за гражданското въздухоплаване⁸ изрично предвижда гражданска отговорност за вреди, причинени при извършване на въздушния транспорт. Според чл. 74 от него превозвачът отговаря за причинените щети в случай на смърт или телесна повреда, претърпени от пътник, когато злополуката, причинила щетите, е станала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане от него и свързаните с тях действия. Законът обаче само маркира отговорността, но не я урежда, а препраща в алинея 2 на същия член към законите на Република България и съответните международни спогодби и съглашения, страна по които е Република България.

Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж, само при условие че събитието, което е причинило унищожаването, загубата или вредата, е възникнало на борда на въздухоплавателното средство или по време, когато превозвачът е бил отговорен за регистрирания багаж. Превозвачът обаче не е отговорен, ако и доколкото вредата е възникнала поради присъщ на багажа дефект, качество или недостатък. В случай на нерегистриран багаж, включително лични вещи, превозвачът е отговорен, ако вредата е възникнала по негова вина или по вина на негови служители или агенти.

Международните актове, които уреждат гражданската отговорност на превозвача на въздухоплавателно средство, са Варшавската конвенция, Хагският протокол, Гуадалахарската конвенция, Протоколът от граф Гватемала, Монреалските протоколи и Конвенцията, изготвена и открита за подписване в Монреал на 28 май, 1999 г., от държавите, участващи в Между-

⁸ ДВ, бр. 94 от 1974, с последно изменение през 2004 г.

народната конференция по въздушно право, е проведена в Монреал от 10 до 28 май, 1999 г. Тя е открита за подписване от всички държави в Главната квартира на Международната организация за гражданско въздухоплаване в Монреал, докато влезе в сила съгласно ал. 6 на този член. У нас тя е ратифицирана от парламента⁹.

Тук ще се спрем на Конвенцията от Монреал. Тя се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение или безвъзмездно с въздухоплавателно средство от предприятие за въздушен транспорт. Според нея превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на смърт или телесно увреждане на пътник, само при условие, че злополуката, която е причинила смъртта или увреждането, е възникнала на борда на въздухоплавателното средство или по време на качване или слизане от него. Ако превозвачът признае загуба на регистриран багаж или ако регистрираният багаж не е пристигнал при изтичане на двадесет и един дни след датата, на която е трябвало да пристигне, пътникът има право да упражни срещу превозвача правата, които произтичат от договора за превоз.

Превозвачът е отговорен за вреда, понесена в случай на унищожаване, загуба или повреда на товар, само при условие, че събитието, което е причинило вредата, е възникнало по време на въздушния превоз.

Превозвачът обаче не е отговорен, ако и доколкото докаже, че унищожението, загубата или повреда на товара са възникнали в резултат на едно или повече от следните обстоятелства, изрично и изчерпателно описани в Конвенцията.

Отговорността на превозвача е гарантирана при смърт и телесна повреда до 100 000 специални права на тираж (СПТ) за всеки пътник. До този размер превозвачът не може да ограничи или изключи отговорността си.

При превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена до 1000 СПТ за всеки пътник, освен ако пътникът е направил по време на предаване на регистрирания багаж на превозвача специална декларация за интерес от доставката в местоназначението и е заплатил допълнителна сума. В този случай превозва-

⁹ ДВ, бр. 6 от 2004 г.

чът е отговорен да заплати до размера на декларираната сума, освен ако докаже, че последната е по-голяма от действителния интерес на пътника от доставка в местоназначението.

При превоз на товари отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба, повреда или закъснение е ограничена до сумата от 17 СПТ за всеки килограм, освен ако изпращачът е направил по време на предаване на пакета на превозвача специална декларация за интерес от доставка в местоназначението и е заплатил допълнителна сума за това. В този случай превозвачът е отговорен да заплати до размера на декларираната сума, освен ако докаже, че тя е по-голяма от действителния интерес на изпращача от доставка в местоназначението.

При унищожаване, загуба, повреда или закъснение на част от товара или на съдържащ се в него предмет теглото, което се взема под внимание при определяне на сумата, до която е ограничена отговорността на превозвача, е общото тегло само на въпросния пакет или пакети. Независимо от това, когато унищожаването, загубата, повредата или закъснението на част от товара или на съдържащ се в него предмет засягат стойността на другите пакети, включени в същата въздушна товарителница или в същата квитанция, или ако такива не са изгасени, в данните, съхранени по друг начин, общото тегло на този пакет или пакети също се взема под внимание при определяне лимита на отговорност.

Определените лимити не пречатствам съда да присъди, в съответствие с прилаганото от него право, допълнително и всичките или част от съдебните разходи и другите разходи по делото, понесени от ищеца, включително законната лихва.

Превозвачът може да уговори, че договарът за превоз е предмет на по-високи лимити на отговорност от предвидените в тази Конвенция или не е предмет на каквито и да било лимити на отговорност.

Всяка разпоредба, целяща да освободи превозвача от отговорност или да установи по-нисък лимит на отговорност от определения в тази Конвенция, се смята за недействителна и по-специално нищожна (макар че не е посочен изрично видът на недействителността), но нищожността на всяка такава разпоредба не води до нищожност на целия договор, който остава подчинен на нейните разпоредби.

Иск за обезщетение трябва да се заведе по избор на ищеца на територията на една от държавите – страни по Конвенцията, било пред съда по постоянното седалище на превозвача или по неговото основно място на дейност, било по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договърът или пред съда в местоназначението.

По отношение на вреди, възникнали в резултат на смърт или увреждане на пътник, дело може да се заведе пред едно от съдилищата, упоменати в ал. 1 на член 4 от Конвенцията или на територията на държава – страна по Конвенцията, в която по времето на злополуката се намира основното и постоянно местожителство на пътника и към или от която превозвачът извършва услуги за въздушен превоз на пътници било със собствено въздухоплавателно средство или с въздухоплавателно средство на друг превозвач по търговско споразумение и в която този превозвач осъществява дейността си за въздушен превоз на пътници, използвайки помещения, наети или притежавани от самия превозвач или от друг превозвач, с когото той има търговско споразумение.

Правото на обезщетение се **погасява**, ако не бъде заведен иск **в срок от две години**, считано от датата на пристигане в местоназначението или от датата, на която въздухоплавателното средство е трябвало да пристигне, или от датата, на която превозът е преустановен.

8. В морския транспорт действа **Конвенцията относно ограничаване на отговорността при морски иски от 1976 г.**¹⁰ Според нея на ограничаване на отговорността, независимо от нейното основание, подлежат: иски във връзка със загуба на живот или телесни повреди, или погиване, или повреждане на имущество (включително повреждане на пристанищни съоръжения, басейни и водни пътища и средства за навигационно осигуряване), които настъпват на борда или са пряко свързани с експлоатацията на кораба, или с операциите по спасяване на имущество, в резултат на които настъпва загуба; иски във връзка с вреди, резултат от забавяне при превоза на товари, пътници и техния багаж по море; иски във връзка с друга вреда, резултат от нарушаване на права, извън тези, произтичащи от договора,

¹⁰ Обн., ДВ, бр. 77 от 27 септември 2005 г. (ратифицирана със закон, приет от XXXIX НС на 11 май 2005 г. – ДВ, бр. 43 от 2005 г., в сила за Република България от 1 ноември 2005 г.).

която е пряко породена от експлоатацията на кораба или операциите по спасяване на имуществото; искове във връзка с изваждането, отстраняването, унищожаването или обезвреждането на потънал, претърпял корабкрушение, заседнал или изоставен кораб, включително всичко, което се намира или се е намирало на борда на такъв кораб; искове във връзка с премахването, унищожаването или обезвреждането на товара на кораба; искове на трети лица във връзка с мерки за предотвратяване или намаляване на загубата, предприети от отговорни лица, за които последните могат да ограничат своята отговорност в съответствие с тази конвенция, и във връзка с допълнителни загуби, причинени от такива мерки.

Посочените по-горе претенции подлежат на ограничаване на отговорността дори когато са предявени под формата на регресионен иск, възражение за неустойка или по друг начин. Въпреки това отговорността не подлежи на ограничаване по отношение на посочените в чл. 2 ал. 1, букви „г“, „д“ и „е“ форми на защита, доколкото те се отнасят до възнаграждения, произтичащи от договор, сключен с отговорното лице. Право на ограничаване на отговорността имат корабособственици, т.е. собственик, чартьор, мениджър или оператор на морски кораб, както и спасители. Под последните Законът разбира лица, които предоставят услуги, пряко свързани с операциите по спасяване на имуществото, превозвано по море. В тази конвенция отговорността на корабособственика включва само отговорността при искове, свързани със самия кораб.

От ограничаването на отговорността се ползват и лицата, за чиито действия, небрежност или грешка е отговорен корабособственикът или спасителят, в случай че срещу тях са предявени някои от посочените в чл. 2 искове.

При застраховка „гражданска отговорност“ на отговорните лица застрахователят на отговорността по искове, подлежащи на ограничение в съответствие с правилата на тази конвенция, има право да се възползва от предвидените в нея преимущества в същия размер, както и самият застрахован, т.е. той отговаря не повече от отговорността на застрахования.

Според чл. 3 от Конвенцията не подлежат на ограничаване отговорностите по искове за спасено имущество или вноски при обща авария; искове за щети, причинени от замърсяване с нефт по смисъла на **Международната конвенция относно гражданска-**

та отговорност при щети, причинени от замърсяване с нефт, от 29 ноември 1969 г., заедно с всички изменения от протокола към нея, които са в сила; искове, попадащи в обсега на международна конвенция или национално законодателство, които регламентиранта или забраняват ограничаването на отговорността при ядрени щети; искове срещу корабособственика на ядрен кораб за ядрени щети; искове на наетите от корабособственик или спасител служители, чиито служебни задължения са свързани с кораба или операциите по спасяване на имущество, превозвано по море, включително и исковите на техните наследници, лицата на тяхна издръжка или други лица, имащи право да предявят такива искове, ако съгласно закона, регламентиращ договора за наемане, сключен между такива служители и корабособственика или спасителя, последните нямат право да ограничат отговорността си по отношение на такива искове или ако по силата на такъв закон корабособственикът или спасителят имат право да ограничат отговорността си до размер, по-голям от този, предвиден в чл. 6.

Освен това отговорното лице няма право да ограничи своята отговорност, ако се докаже, че вредата е причинена от действие или бездействие, извършено с намерението да се причини такава вреда, или поради самонадеяност и със знанието, че такава вреда е вероятно да настъпи – чл. 4 от Конвенцията. С други думи, отговорността е в пълен размер, ако вредите са причинени умишлено или самонадеяно от отговорното лице.

Границите на отговорността се изчисляват в разчетни единици в зависимост от брутотонажа на кораба. Разчетната единица е специално право на тираж. Границите на отговорността на всеки спасител, който не извършва дейност от кораб, или на всеки спасител, който извършва дейност само на кораб или по отношение на кораб, на който той предоставя услуги по спасяване на имущество, се изчисляват на база тонаж от 1500 тона. Разчетната единица е „специално право на тираж“, така както е определено от Международния валутен фонд. Сумите се изплащат в националната валута на гържавата, в която е поискано ограничаване на отговорността. Конвенцията предвижда отделно суми за смърт или телесна повреда и за другите претенции за обезщетение.

По отношение на исковите, предявени във всеки отделен случай на смърт или телесна повреда на пътниците на даден ко-

раб, границата на отговорността на корабособственика е сума в размер 46 666 разчетни единици, умножени по броя на пътниците, които е разрешено да се превозват с кораба съгласно корабното свидетелство, но не повече от 25 милиона разчетни единици. За целите на този член под „искове, предявени в случай на смърт или телесна повреда на пътници на гаген кораб“ следва да се разбира всеки иск, предявен от лице, превозено с този кораб или от негово име на базата на договор за превоз на пътници, или който със съгласието на превозвача пригружава превозно средство или живи животни, които се превозват по договор за превоз на стоки.

9. **Деликтната отговорност** в сферата на ползването на превозни средства възниква при всички видове транспорт, включително и при личния транспорт, когато превозното средство се използва за задоволяване на собствени потребности. Деликтната отговорност възниква за причинени на трети лица физически и юридически имуществени и неимуществени вреди, породени във връзка с притежаването и/или използването на превозните средства. Тъй като у нас няма специални правила, уреждащи деликтната (извъндоговорната) отговорност за вреди, причинени от различни видове превозни средства, се прилагат общите правила на непозволеното увреждане – чл. 45-54 от ЗЗД. Това означава, че деликтната отговорност е виновна, ако е за лично деяние, безвиновна – ако се ангажира отговорността на възложителя на работа за вреди, причинени виновно от нейния изпълнител – чл. 49, ЗЗД, и безвиновна – ако вредите са причинени от превозното средство в качеството му на вещь – чл. 50, ЗЗД. При причиняване на вреди от няколко лица възниква солидарна отговорност – чл. 53 от ЗЗД, а лицето, което отговаря за чуждо виновно деяние, има право на регресен иск срещу деликвентите – чл. 54 ЗЗД. Отговорността обхваща всички имуществени и неимуществени вреди и е **нелимитирана**, с изключение на въведения временен лимит от 5000 лева (до приемане на наредбата за методиката на определяне размера на обезщетенията на имуществени и неимуществени вреди на увреденото лице вследствие смъртта на пострадалото лице) за лицата, които по изключение са претърпели неимуществени вреди вследствие смъртта на пострадалото лице при създадена трайна и дълбока емоционална връзка с починалия, причиняваща им продължителни болки и страдания, които е справедливо да бъдат обезщетени – параграф 96, ал. 1

във връзка с чл. 493а, ал. 4 във връзка с чл. 493а, ал. 2 от Кодекса за застраховането (КЗ). Но този лимит се отнася само за отговорността във връзка с ползването на моторни превозни средства и само за неимуществени вреди, възникнали за близките на починалото лице.

10. Не само у нас, но в **Германия и Франция** гражданската отговорност за автомобилни, железопътни, въздухоплавателни и морски плавателни съдове е различно уредена. Освен че няма хармонизация на отговорността за вреди, няма унифицирано регулиране на отговорността и на национално ниво¹¹. Може да се прави диференциация между отговорността за вреди, причинени на пътници и на трети лица, намиращи се извън превозното средство. В някои държави отговорността е основана на вината (виновна отговорност), а в други – на руска (risk-based liability). При превозите се предявяват искове, основани на договорите за превоз, и се наблюдава значително намаляване на деликтните искове. Пътниците разполагат и с договорни искове за обезщетяване на вредите от транспортното произшествие. Открива се и друга закономерност – виновната отговорност не е лимитирана, докато безвиновната е лимитирана. В железопътния транспорт се установява в повечето европейски държави обективната, основана на руска отговорност.

Посочените положения са характерни не само за френското и немското, но и за **скандинавското право**¹². Норвежкото, шведското, датското право показват следните специфики:

Първо, всички регламенти и директиви на органите на Европейския съюз са имплементирани¹³ в посочените държави, така че е постигната унификация с останалите страни членки. В тези държави се спазват минималните размери на обезщетението за телесни увреждания и повреда на вещи.

Второ, в тях действа **стриктната (безвиновна) отговорност** за вреди, причинени от злополуки на масовия транспорт.

¹¹ Вж. анализа и констатацията на Karner, E. and Scheller, L. (2018) Non-Contractual Liability for Railways, Buses and Aeroplanes. *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018)143-154.

¹² Вж. Askeland, B. (2018) Liability for Means of Mass Transportation in Scandinavia, *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018), 170 и сл.

¹³ Норвегия не е държава – член на ЕС, но по силата на споразуменията с ЕС, които я включват в Европейското икономическо пространство, тя съвместно е възприела в областта на транспортното право и най-вече на регулацията на злополуките всички актове на ЕС.

Трето, не е предвиден лимит за лични (телесни вреди – *bodily injuries*), защото по-голямата част от тях се покриват от социалното осигуряване, като за собствениците на автомобили и железопътни превозвачи остават по-малко вреди за компенсиране.

Обезщетенията се регулират по правилата на Регламент 181/2011 г., като минималната сума е 220 000 евро за лични вреди и 1200 евро – за вреди на вещи, макар че има възможност да се присъждат и по-големи суми. Скандинавската система допуска да се изплащат по-големи обезщетения на пътниците. Действа принципът, че телесните вреди се покриват в пълен размер¹⁴.

Предвиден е лимит само за вреди на вещи, принадлежащи на пътници, но и по отношение на тях обезщетенията са много големи – около 1 000 000 евро на инцидент в Норвегия, 30 000 000 евро – в Швеция, 2 600 000 евро – в Дания¹⁵ (тук имаме предвид тяхната равностойност, защото в тези държави еврото не е официална парична единица).

В Норвегия, в която се прилага стриктната отговорност (*strict liability*) за лични вреди, причинени от железопътни катастрофи – **Act on Liability for Railways**, в Швеция – стриктната отговорност се изключва само от *force majeure*¹⁶ и това ни дава основание да приемем, че пътниците в масовия транспорт и третите лица, увредени, когато са се намирали извън него, имат по-широки права и големи по размер обезщетения. Няма лимит на личните вреди. Такъв е предвиден само за багажа на пътниците¹⁷.

Във въздушния транспорт стриктната (безвиновната, обективната) отговорност обхваща смърт и телесни увреждания и е нелимитирана в горния си размер. Лимитирана е само по отношение на голната граница – 100 000 СПТ. При вреди на багаж се заплащат 1000 СПТ, които са приблизително 1331 евро. За третите лица, намиращи се извън летателното средство, обезщетението се основава на стриктната отговорност на причинителя, без да е установен лимит.

Интересно е уредено положението при компенсиране на немуществените вреди. В Норвегия те се обезщетяват само ако

¹⁴ Вж. Askeland, B. (2018), 170.

¹⁵ Askeland, B. (2018), 178.

¹⁶ Askeland, B. (2018), 178.

¹⁷ Askeland, B. (2018), 179.

деликтът е извършен умишлено или с груба небрежност. При обикновена небрежност не се дължи компенсация. Под влияние обаче на **Монреалската конвенция**, която е подписана и е задължителна за Норвегия, се обезщетяват и неимууществените вреди.

Като цяло констатацията за скандинавското право е, че то осигурява в много повече случаи и по-големи по размер обезщетения на вреди, причинени от злополуки на масовия транспорт¹⁸.

11. Независимо от различията и дехармонизацията на правната уредба на отговорността в Европа, все по-голямо значение и приложение придобива **солидарната отговорност**. Става въпрос за следното положение, което досега не е изтъквано в българската литература. Всяко превозно средство се движи по пътища, които се стопанисват и поддържат от субекти, различни от собствениците на превозните средства. Това е предприятието, което обезпечава **пътната инфраструктура**¹⁹; предприятието, което управлява и контролира **железопътната инфраструктура**²⁰; **летища и лица, които осъществяват ръководството на въздушното движение; морската администрация – контролираща движението по морските пътища.**

Независимо чия собственост са (поначало те са публична държавна собственост, макар че може да има и общински пътища), за инфраструктурата отговарят точно определени юридически лица. Ако причина за транспортното произшествие е лошата инфраструктура – конкретно препятствие, което не е отстранено от отговорното предприятие и е довело до транспортната злополука, възниква **деликтната отговорност** за това предприятие спрямо третите увредени лица. Ако отговорното лице е държавен орган, то следва да отговаря за действията и бездействията си по Закона за отговорността на държавата и общините за вреди. Отговорността на държавата и общините е обективна, безвиновна. В хипотезите, при които най-малко две са причините за злополуката – небрежността на лицето, което управлява превозното средство, но и грешка при осигуряването

¹⁸ Askeland, B. (2018), 190.

¹⁹ У нас това е Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ към Министерството на регионалното развитие и благоустройството.

²⁰ В нашата страна тази роля изпълнява Изпълнителната агенция „Железопътна администрация“ – юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерството на транспорта, информативните технологии и съобщенията.

на шосейния, железопътния път, неправилно ръководене на летателното средство при излитане или приземяване, възникна **солидарна отговорност**. За разлика от повечето държави в Европа, в които отговорността на предприятието, което отговаря за инфраструктурата, е стриктна, безвиновна отговорност или може да бъде отговорност за вреди, причинени от дефектни продукти, у нас не е уредена такава специфична отговорност и то ще отговаря за вредите по същите правила, по които отговаря и превозното средство, респективно държавата и общината, ако причинителите са държавни органи. Пострадалото лице рискува да предяви два иска: срещу непосредствения причинител на вредите – превозното средство, което е влязло в съприкосновение с него или неговия товар, и срещу субекта, който не е обезпечил сигурен път – не го е обезопасил или не е поставил знаци, светлини, не е сигнализирал за опасността, не е направил предупреждение и прочее. В такива случаи се препоръчва да се предяви иск за обезщетение на вреди срещу виновния водач на превозното средство, а последният може, след като уволетвори пострадалия, респективно неговите близки, да предяви **регресен иск** срещу лицето, отговорно за лошата инфраструктура, която също така е допринесла за инцидента²¹. Ако например се установи, че товарният влак, превозващ опасен товар, не е обезопасил превозното средство, не е направил достатъчно стабилна връзка между вагоните или се е движил с несъобразена скорост, но и този, който трябва да обезпечи железопътната отсечка, за която отговаря, е проявил небрежност, допуснал е отклонение от дължимото поведение и двете прояви на небрежност са довели до неблагоприятния резултат, следва да възникне солидарна отговорност на основание чл. 53, ЗЗД. У нас тази отговорност е виновна, докато в другите страни – предимно Франция и Германия, се работи върху проекти, които да въведат в железопътния транспорт стриктната отговорност – както за този, който отговаря за железопътната инфраструктура, така и за субектите, които стопанисват и управляват железопътното средство²².

²¹ Така при злополуки в сферата на масовия транспорт не възниква спор дали искът следва да се предяви срещу транспортното предприятие или железопътната инфраструктура, защото винаги искът се предявява срещу първото – вж. Askeland, B. (2018), 178.

²² Knetsch, J. (2018), 169.

12. Изложеното по-горе представлява **новата тенденция в деликтното право в сферата на вредите, причинени от масовия транспорт**. Тенденцията се характеризира с две правни положения.

Първо, въвеждане на безвиновна обективна отговорност за вреди, причинени от субектите, които стопанисват инфраструктурата при съответния вид транспорт.

Второ, отделяне, разграничване на отговорността за вреди, които са резултат от дефекти на инфраструктурата от отговорността за вреди, причинени при движението на превозното средство, предназначено за масов транспорт. Възможно е различни правила да уреждат отговорността на тези две групи субекти и едната да бъде обективна, а другата – виновна. Такъв е случаят при отговорността на гържавата за лоша инфраструктура по силата на Закона за отговорността на гържавата и общините, която е безвиновна, обективна, и деликтната отговорност на превозвача, която е виновна.

13. В Европейския съюз е поставено началото на реформата в правната рамка на масовия транспорт и тя върви по следните направления: хармонизиране на правната уредба на въздушния, шосейния и железопътния транспорт; либерализация на пазара на превозните услуги и създаване на единни правила на деликтното право²³. При картината, очертана в областта на масовия транспорт, се констатира, че ролята на националното право в перспектива ще бъде много ограничена, особено когато става въпрос за извъндоговорна отговорност за вреди, настъпили при превоз по шосе, въздух или железници. Направени са вече препоръки да се приемат международни съглашения, съдържащи детайлизирани правила, които ще обезпечат на национално ниво минимални обезщетения в случай на смърт или физически увреждания, настъпили при масови транспортни злополуки²⁴. Остава обаче правилото за забрана да се кумулира договорната с

²³ Така Knetsch, J. (2018), 155.

²⁴ Вж. Директива 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13.5.2002, изменяща Директива на Съвета 2027 за отговорността на въздухоплавателния превозвач в случай на злополуки; Директива 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23.10.2007 за правата и задълженията на пътниците в железопътния транспорт, Директива 181/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16.2.2011 г. относно правата на пътниците в автомобилния транспорт, която изменя ДИРЕКТИВА 2006/2004.

деликтната отговорност. Подобно на френското право, и у нас договорната отговорност герогира деликтната. Последната обхваща случаите на вреди, причинени на трети лица, докато договорната отговорност регулира обезщетението на лицата, които са сключили договор за превоз. Целта е да се гарантират на пътниците в масовия транспорт и на третите лица, които са увредени извън него, правото на обезщетение и минималният размер на това право, както и разделното регулиране на отговорността за вреди, причинени от инфраструктурата, от вредите, които се дължат на експлоатацията на превозното средство (*Trennung von Netz und Betrieb*), (*Unbundling of network and operations*)²⁵.

14. В най-новата литература се изтъква и отговорността за грешки в софтуера на превозни средства, които основават управлението си на софтуерна програма (така наречените самодвижещи се превозни средства – *self-driving-vehicles*). Грешка в софтуера може да доведе до масова транспортна злополука. За нея носи отговорност производителят на превозното средство. Според теорията в случая е налице отговорност за вреди, причинени от дефект на продукт. Затова, ако и водачът на превозното средство е виновен и удовлетвори пострадалото лице, той има регресен иск срещу производителя на превозното средство и най-вече на дефектния софтуер²⁶.

У нас отговорността за вреди, причинени от дефект на стоки, включително и превозни средства, е безвиновна отговорност и ако увреденото лице има качеството на потребител, се прилага Законът за защита на потребителите – Раздел IV, чл. 132 и сл.²⁷ Но и в тази област, доколкото не е изяснена конкретната причина за увреждането, може да се предявят два иска – срещу производителя на софтуера по правилата на отговорността за дефект на продукти и срещу лицето, което е управлявало превозното средство, от което непосредствено е произлязла вредата, чиято деликтна отговорност по нашето право е виновна.

²⁵ Knetsch, J. (2018), 157.

²⁶ Вж. 17-та годишна конференция по европейско деликтно право, състояла се от 5 до 7 април 2018 г. във Виена. Конференцията е била посветена на въпросите за недоговорната отговорност на железници, автобуси и въздухоплавателни средства. Статиите са публикувани в списанието *Journal of European Tort Law*. 2018, Nr. 2.

²⁷ Вж. Голева, П. (2018) *Деликтно право. IV-то преработено и допълнено издание*. София, Нова звезда, 2018 г., 203 и сл.

15. У нас няма единна концепция за гражданската отговорност за масови транспортни злополуки. На практика най-често вниманието на разследващите органи се насочва към превозвача, като тук преобладава проверката дали водачът е употребил алкохол и с каква скорост е управлявал превозното средство. Не се отчита фактът, че причините за масовата злополука може да се коренят във взаимодействието между поведението на превозвача и пътната инфраструктура. От друга страна, при масовите злополуки има много увредени хора, които трябва да бъдат обезщетени в кратки срокове. Те не могат да дочакат бавните анализи на обстановката, за да знаят срещу кого да насочат исконите си за гражданска отговорност. Не могат да се ангажират и застрахователите. Затова смятам, че за улеснение на пострадалите следва да се предвиди специална норма за солидарната отговорност на превозвача и субекта, който отговаря за пътната инфраструктура, а след окончателното изясняване на положението платилият, в случай че не трябва да носи отговорност, може да предяви регресен иск срещу отговорното лице. Възможно е обаче отговорността да бъде разделена между двамата субекти.

Цитирани източници

Голева, П. (2018) Деликтно право. IV-то преработено и допълнено издание. София, Нова звезда, 2018 г. (Goleva, P. (2018), *Deliktno pravo. IV-to preraboteno i dopalнено izdanie*. Sofia, Nova zvezda, 2018 g.).

Askeland, B. (2018) Liability for Means of Mass Transportation in Scandinavia, *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018), 170 и сл.

Knetsch, J. (2018) Tort Law and Mass Transportation Accidents: A French-German View on Legal Challenges in Times of Market Deregulation. *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018), 154.

Karner, E. and Scheller, L. (2018) Non-Contractual Liability for Railways, Buses and Aeroplanes. *Journal of European Tort Law*, 9 (2) (2018), 143-154.