

# КАКВО ТРЯБВА ДА ЗНАЕМ В КАЧЕСТВОТО СИ НА „ПЪТНИЦИ“

● Адвокатката Румяна Желязова обяснява как да се ползваме от задължителната застраховка „Злополука на пътниците в обществения транспорт“



В хода на нашия живот многократно се налага да пътуваме по един или друг начин. Много хора днес не знаят какви са правата им и как на практика да ги осъществят в случай, че по една или друга причина пострадат в качеството си на пътници. Като проследим накратко всичко онова, което трябва да знаем и как то в годините е уредено законодателно, ще отговорим и на основателния интерес на много наши читатели.



Това е задължение и на транспортната организация, която издава така наречения „Акт за злополука“.

**8/ Какви ДОКУМЕНТИ трябва да представим като пострадали пътници пред застрахователната компания в посочените по-горе срокове?**

На първо място - МОЛБА с подробно описание на злополуката и получените увреждания, респективно смъртен акт и удостоверение за наследници в случай на смърт на наш наследодател.

На второ място - БИЛЕТ или КАРТА в оригинал за доказване на качеството

ни на „пътник“.

На трето място - ДОКУМЕНТ (Акт за злополука) от превозвача или органа по контрол на транспорта за удостоверяване на настъпилото застрахователно събитие - респективно КОНСТАТИВЕН ПРОТОКОЛ за ПТП на МВР, ако се касае за пътнотранспортно произшествие.

На последно място - МЕДИЦИНСКИ ДОКУМЕНТИ, БОЛНИЧНИ ЛИСТОВЕ, ПРОТО-

КОЛИ на ТЕЛК и ЛКК.

Решението на ЗЕК и УС на застрахователната компания за размера на обезщетението по принцип не изключва съдебен контрол, в случай че неправилно е определен процентът ТРАЙНА ЗАГУБА НА ТРУДОСПОСОБНОСТ от ЗЕК и това може да се осъществи в посочения общ тригодишен срок. Повод да се иска от съда определяне на обезщетението по застраховка „Злополука“ може да бъде и неправомерен ОТКАЗ на застрахователя да определи и изплати обезщетение. Отказът може да бъде по много и различни поводи. Например, че настъпилото събитие не се покрива от застраховката, че същото не е доказано по надлежния ред, че пострадалият няма качеството на пътник и др.

В прерогативите на съда е да събере всички доказателства, свързани с предявения иск, по който ответник е застрахователната компания, като за определяне на процента ТРАЙНА ЗАГУБА НА РАБОТОСПОСОБНОСТ може да ползва и специализирани медицински експертизи, да разпитва свидетели за механизма на настъпилата злополука, да обсъжда и преценява всички представени от страните доказателства и доказателствени средства.

*В заключение следва да кажем, че животът и практиката поднасят многобройни и разнообразни казуси във връзка с пострадали пътници в обществения транспорт и осъществяване на техните права. Интересен е случаят например, когато пострадалият пътник в транспортното средство е при ПТП по изключителна вина на водач на друго МПС. Пострадалият има възможността да се ползва както от пътническата застраховка „ЗЛОПОЛУКА“, за която подробно говорихме досега, така и от „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ на виновния автомобил. Затова при настъпило произшествие най-разумно е да следваме интересите си във всички посоки и да ползваме компетентна адвокатска помощ.*

## БЪЛГАРИЯ Е ИЗПЪЛНИЛА СВОИТЕ ЗАДЪЛЖЕНИЯ

(Продължава от стр. 2)

**- А какви бяха официалните мотиви за отказа?**

- Официални мотиви за отказа КФН не е получавала, тъй като формално ние не сме страна в тази дискусия. Такива обяснения бяха представени на заседанието на Европейския комитет по надзор върху пенсионното осигуряване и застраховането, който е орган на регулаторите в тези два сектора. Въпросът беше обсъждан и там Съветът на бюрата представи позицията на Великобритания. Тя е свързана с възникнали проблеми у тях след присъединяването в ЕС на последните десет държави, при които е бил отчетен преди това необходимият обхват по застраховката, а впоследствие не са могли да го запазят. Това е довело до проблем с моторните превозни средства на някои от новите страни-членки на ЕС. Става дума за автомобили, които се намират на територията на Великобритания и не изпълняват задълженията си по сключване на задължителната застраховка „Гражданска отговорност“. Наистина това е проблем, тъй като подписването на Многостранно споразумение според повечето тълкувания означава, че местните органи на полицията в съответната държава не следва да проверяват чуж-

дестранните моторни превозни средства дали притежават застраховката. Така че тези контролни органи не са в състояние нито да извършват необходимата проверка, нито и да ограничават броя на незастрахованите чуждестранни автомобили на тяхна територия. От друга страна, този проблем засяга главно държавите-членки, на чиято територия са регистрирани моторните превозни средства. Съгласно европейските директиви и националните законодателства обезщетения за причинени вреди на трети лица се изплащат от националния гаранционен фонд на държавата, в която е регистрирано моторното превозно средство. В случай, че се окаже, че на територията на Великобритания има български моторни превозни средства, които не са застраховани след евентуалното подписване на споразумението, това би означавало, че българският Гаранционен фонд ще трябва да изплаща по-големи обезщетения. Ние смятаме, че за такъв случай нашият Гаранционен фонд е добре подготвен с подходяща презастрахователна програма, както и с подобрен капацитет, т.е. увеличени вноски във фонда.

**ИЛЕАНА СТОЯНОВА**

Законодателството сочи, че въпросът с обезщетяването на пострадали пътници винаги е стоял като особено важен и може да се каже, че уреждането му е било със задължителен характер по силата на закона. До политическите промени през 1989 г. в България действаше така нареченият „Указ за задължителна застраховка на пътниците, персонала по железопътния, водния и въздушния транспорт“ (Обн. „Известия“, бр.16/ 52 г., изм. и допълн. последно с Д.В., бр.7/84г).

По реда на този указ пострадалият лица в транспортното средство имаха право на обезщетение от Държавния застрахователен институт при наличие на трайна загуба на трудоспособност или смърт, а транспортната организация беше освободена от отговорността като собственик на транспортното средство, респ. възложител на работата. Въпросният указ бе отменен след приемане на Търговския закон (в сила от 1.11.96 г. и по-точно с изрична разпоредба на Закона за застраховането (Д.В., бр 86/11.X.96 г., в сила от 1.01.97 г./-Преходни и заключителни разпоредби- ПАРАГРАФ 3, т.3).

Със Закона за застраховането застраховката „Злополука на пътниците в обществения транспорт“ се определя наред с „Гражданска отговорност“ на автомобила за задължителна застраховка. Няма пречка, разбира се, транспортните предприятия да сключват и доброволни застраховки. Те се определят с изброяване кои транспортни услуги се покриват от „Злополука“, както и кои лица имат качеството на „пътници“. С Наредба за задължителното застраховане (Д.В., бр 4/14.01.97 г.) - Раздел III, подробно се изяснява обектът на застраховане, посочват се средствата за обществен превоз и обсегът на застраховката - само на територията на България, което последно правило важи и до днес. Изрично се отбелязва, че застрахователно обезщетение не се полага, ако събитието настъпи при неправомерно поведение от страна на пострадалия пътник - качване и слизане извън определените за това места, както и по време на движение на превозното средство. Наредбата урежда въпросите как се сключва от превозвача задължителната застраховка „Злополука“, която има сила в рамките на една година.

Правилата по обезщетяване на пострадали пътници не се променят особено през изтеклите години, освен с размера на задължителната минимална застрахователна сума. Първоначално за едно пострадало лице тя бе 10 000 лв. и се изплащаше изцяло в случай на смърт и частично според процента трайна загуба на трудоспособност - с Наредба №4/2003 г.; впоследствие беше 20 000 лв., определена застрахователна сума от Наредба № 18/ 2004 г. и е без промяна до днес, след влизане в сила на Кодекса за застраховането.

**КАК НОВОТО ЗАКОНОДАТЕЛСТВО (Кодекс за застраховането - Д.В., бр. 103 от 23.12.05 г., в сила от 1.01.06 г. и Наредба №24/08.03.06 г. на Комисията за финансов надзор) УРЕЖДА НА ПРАКТИКА НАЧИНА НА ОБЕЗЩЕТАВАНЕ НА ПОСТРАДАЛИТЕ ПЪТНИЦИ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ ЗА ВСИЧКИ ЗАСТРАХОВАТЕЛНИ СЪБИТИЯ ПО РИСКА „ЗЛОПОЛУКА“, настъпили след 1.01.2006 г. на територията на България?**

Законът изрично отбелязва, че тази застраховка е задължителна за собствениците на транспортни средства за обществен транспорт и се сключва за срок, не по-малък от една година. Застрахователят е длъжен да снабди превозвача със специално удостоверение за сключения договор, което да бъде поставено на видно място в транспортното средство за сведение на пътниците.

**КАКВО ТРЯБВА ДА ЗНАЕМ?**

**1/ Кои по смисъла на Кодекса за застраховане (КЗ) са обществени превоз-**

**ни средства?**

Те са изчерпателно изброени в чл. 276, ал. II от КЗ, а именно: релсови превозни средства, тролейбуси и автобуси, въздухоплавателни средства, както и всички видове морски и речни плавателни съдове, въжени линии и влекаче, таксиметрови автомобили.

**2/ Обектът на задължителната застраховка „Злополука“ е здравето и животът, и телесната цялост на пътниците**

без обслужващия персонал (за него превозвачът може да сключи отделен договор), като отговорността на застрахо-

вателя се поражда само в случаите, когато е причинена смърт или трайна загуба на работоспособност на пътника.

**3/ Кои са изключените рискове, за които застрахователната компания не дължи обезщетение.**

Те са изброени в чл. 280 от КЗ: война и действия от военен характер, терористичен акт, извършено престъпление от общ характер от пътник, самоубийство или опит, общи заболявания, преждевременно раждане или аборт, температурни влияния, алкохолни и наркотични отравяния, заметресения и атомни и ядрени експлозии и радиация.

**4/Общата застрахователна сума (в случай на смърт се изплаща изцяло или частично в зависимост от процента трайна загуба на работоспособност) остава, както вече се каза - 20 000 лева.**

**5/ „Злополука“ е всяко събитие не по волята на пострадалото лице,**

настъпило по време на пътуване и което е много важно - при качване или слизане, както и в непосредствена близост до транспортното средство.

За злополука се приемат също: ИЗКЪЛЧВАНИЯ, ОБТЯГНИЯ И СКЪСВАНЕ НА ТЪКАНИ, ИНФЕКЦИИ, ПРОНИКНАЛИ В ОРГАНИЗМА.

**6/Процентът трайна загуба на работоспособност** се определя от ТЕЛК или ЗЕК (Застрахователна експертна комисия към застрахователната компания). Това се прави не по-рано от три месеца и не по-късно от една година от датата на злополуката. При загуба на орган този процент може да се определи и по-рано, преди изтичане на определения тримесечен срок, поради характера на увреждането. Правото на обезщетение се погасява с общ тригодишен срок.

**7/ Какви са нашите задължения като пострадали, когато настъпи злополука**

Преди всичко трябва да бъде уведомена застрахователната компания, издада полицата „Злополука на пътниците“.