

РЕШЕНИЕ

№ 1450

гр. София, 30.11.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 14-ТИ ГРАЖДАНСКИ, в публично заседание на осми ноември през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Ася С.а

Членове: Катерина Рачева
Кристина Филипова

при участието на секретаря Росица Й. Вьонг
като разгледа докладваното от Кристина Филипова Въззивно гражданско дело № 20201000502542 по описа за 2020 година

С решение № 48 от 23.07.2020 г., по гр.д. № 199/19 г., **ВКС**, ТК, I отд., отменя решение № 176/18.01.2018 г. по гр.д. № 1264/17 г., **САС**, 8 с-в, в обжалваната му част (в която жалбоподателя „ДНВ ГЛ“ СЕ е осъден да заплати обезщетение на неимуществени респ. имуществени вреди на ищци по делото) и връща делото за ново разглеждане от друг състав на САС, като са дадени указания за събиране на нови доказателства.

Производството пред САС е било образувано по жалба на „ДНВ ГЛ“ СЕ, Германия, срещу решение № 12 от 11.01.2017 г. по гр.д. № 743/12 г., ГО, 2 с-в, СОС. С посочения съдебен акт са отхвърлени активно субективно и обективно съединените осъдителни искове, предявени от Д. Г. Д., И. Г.М., Я. Н. М., Н. Н. И., И. Г.Л., Н. Н. М., Я. Н. М., Д. Т. С., Т. Т. С.-П., В. Я. С., С. Н. С., З. И. Д., П. И. И., Д. Г.Д., М. Д.Д., М. Д.Д., Г. Д.Д., Г. Д.Д., Я. И. Д., Р. С. Д., П. И. Г., Д. П. Г., М. П. Г., С. Н. С., Г. Г. П., Г. Г. П., Р. Г. И., Р. Г. Б., Г. Л. П., С. Д. Г., С. Д. Г., Т. Х. Г. (конституирана като правопреемник на починалия в хода на процеса Х. И. Г.), С. К. Г., М. К. Г., Х. Б. Л., Г. К. Г. (починал и наследен от вече участващите в процеса С. Г. Н. и М. Г.Г.), С. Г. Н., М. Г.Г., Г. Ц. Б., Н. Ц. Б., Ц. И. Ф., Р. И. Г., Р. Д. Б., И. В. М., Н. В. Л., М. П.

П., К. П. П. и Р. П. П. срещу „Алианц Глобал Корпорит Енд Спешълти СЕ” с правно основание чл. 226, ал. 1 КЗ (отм.), във вр. с чл. 45, ал. 1 ЗЗД.

С решението частично са *уважени* предявените като евентуални срещу „ДНВ ГЛ СЕ” (с предходно търговско наименование „Германишер Лойд” АД) кумулативно активно субективно и обективно съединени осъдителни искиове с правно основание чл. 49 ЗЗД, във вр. с чл. 45, ал. 1 ЗЗД за присъждане на обезщетение за причинените имуществени и неимуществени вреди, претърпени от смъртта на наследодателите на ищите, като изцяло са отхвърлени предявените искиове от Я. И. Д., Р. С. Д., Р. Г. Б. и Х. Б. Л..

Решението е *обжалвано* от ответника „ДНВ ГЛ СЕ” (с предишно търговско наименование „Германишер Лойд” АД) в осъдителната му част. Твърди неправилност на решението поради допуснати от първоинстанционния съд съществени нарушения на съдопроизводствените правила, неправилно приложение на материалния закон и необоснованост, като се поддържа, че исковите са недоказани и решението е постановено при непълнота на доказателствата. Сочи, че съдът не е допуснал събиране на относими доказателства, необходими за правилното изясняване на правния спор. Въззивникът поддържа, че при изслушване заключението на допуснатата разширена СТЕ своевременно е оспорил фактическите изводи на вещите лица, тъй като те са ги формирали без да са запознати с конструктивно-техническата документация на процесния кораб. Подчертава, че съдът е допуснал съществено нарушение на съдопроизводствените правила, като е оставил без уважение доказателствените искания на другия ответник в производството – „Алианц Глобал Корпорит Енд Спешълти СЕ”. Твърди, че не е доказан фактическият състав на деликта. Намира, че неправилно са приложени нормативни актове и Директиви на Европейския съюз, които са неотнесими към процесният казус. Оспорва и размера на присъдените с решението обезщетения, като поддържа, че при определето им съдът не е обсъдил безспорния по делото факт, че ищите вече са били възмездени, тъй като са получили обезщетение в размер от по 3583,33 евро по застраховка „Гражданска отговорност” в Република Македония за вреди от същия инцидент.

Ответника „Алианц Глобал Корпорит Енд Спешълти СЕ” счита жалбата за основателна.

Останалите ответници по жалбата (физически лица) я оспорват, като излагат подробни аргументи.

Първоинстанционното решение е влязло в сила в частта, в която са отхвърлени предявените при евентуалност активно субективно и обективно съединени иски по чл. 226, ал. 1 КЗ (отм.), както и исковите по чл. 49 ЗЗД, във вр. с чл. 45, ал. 1 ЗЗД, предявени от Я. И. Д., Р. С. Д., Р. Г. Б. и Х. Б. Л., респ. и в частта, в която са отхвърлени исковите на останалите ищци над присъдения размер на претендираните обезщетения.

Въззивната жалба е подадена в срок, срещу валидно и допустимо съдебно решение, преценено като такова в съответствие с чл. 269 ГПК.

Софийски апелативен съд при преценка на доводите на страните и доказателствата по делото намира следното:

Предявени са иски с правно основание чл. 49 вр. 45 ЗЗД, като съгласно отменителното решение на ВКС, приложимо е българското право. За този извод е прието, че относимото материално право при случаи на непозволено увреждане с международен елемент, настъпили след 11.01.2009 г., следва да бъде определено от българския съд по правилата на Регламент (ЕО) № 864/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 11 юли 2007 г. относно приложимото право към извъндоговорни задължения / Регламент Р. II/, освен когато са налице изключенията на чл. 1 § 2 и § 3 от регламента. Съгласно разпоредбата на чл. 4 § 1 от Регламент Р. II приложимото право към извъндоговорни задължения, произтичащи от непозволено увреждане, е правото на държавата, в която е настъпила вредата, независимо в коя държава е настъпил вредоносният факт и независимо в коя държава или държави настъпват непреките последици от този факт. Според задължителното тълкуване на тази разпоредба в решение от 10.12.2015 г. по дело С-350/14 на СЕС, „непреките последици“ са вредите, които пребиваващите в друга държава-членка близки (на загиналите лица) търпят. В настоящият казус непосредствената вреда е настъпила в РСМакедония (където са загинали пътниците на плавателния съд), и приложимото право по правило е македонското. В случая обаче е налице изключението по чл. 14 § 1 от Регламента, а именно извършен чрез *конклюдентни* действия избор на приложимо право от страните по спора. Според ВКС „конклюдентният избор на приложимо право е валиден само ако произтича с достатъчна степен на

сигурност от обстоятелствата по случая. Когато и двете страни използват по време на процеса една и съща правна терминология, позовават се на едни и същи правни норми, които считат за приложими към спора и претендират последиците на едно и също приложимо материално право, следва да се приеме, че е налице избор на приложимо право.“ Ответникът по исковете не се е противопоставял на приложението на българското материално право, не е оспорил доклада на съда с дадената правна квалификация по ЗЗД, самият той се е позовал на българския закон при оспорване на елементите на деликта. Ето защо е налице категорична индиция за избор от двете страни по спора на българското право като приложимо към процесното непозволено увреждане (*lex voluntatis*).

Ищците-физически лица са предявили осъдителни иски за заплащане на обезщетение за имуществени и неимуществени вреди, претърпени от смъртта на наследодателите си, причинена при потъването на кораба „Илинден“ във водите на Охридското езеро, като твърдят, че това нещастно събитие е резултат от противоправно бездействие на служители към ответното дружество.

Ответниците „ДНВ ГЛ СЕ“ (преди „Германишер Лойд“) и „Алианц Глобал Корпорит Енд Спешълти СЕ“ оспорват с подробно развити аргументи ищцовите твърдения, като възразяват срещу тезата, че ответното дружество е имало задължение за надзор и обезпечаване на техническата изправност на процесния кораб, както и относно поддържаното от ищците, че нещастните събития са последица от противоправно и виновно бездействие на лица, оправомощени от ответника. Възразяват срещу размера на претендираните обезщетения.

От събраните доказателства, преценени в съответствие с доводите на страните във въззивното производство, се установява следната фактическа обстановка:

Пред настоящата инстанция няма спор и е ноторно известно, че на 5.09.2009 г. във водите на Охридското езеро, РСМакедония, е потънал корабът „Илинден“, като при този инцидент са загинали 15 български граждани – Г. Г. М., К. И. М., Н. И. М., Т. Д. С., С. М. И., М. Р. Д., Г. Д. Г., Л. Г. С., Л. Г. С., М. Х. Г., З. Ц. Г., Д. М.а Г.а, Л. Н. Б.а, Н. Н. П., Г. Н. Л. и П. К. П.. Няма спор, че причината за смъртта е удавяне, а ответниците по жалбата –

физически лица, са наследници на загиналите.

От представено Споразумение № 02-8031/20.06.2007 г. (л. 96), сключено между Правителството на Република Македония, представлявано от Министерство на транспорта и съобщенията, и "Германишер Лойд", се установява (чл. 2.1), че дружеството е било оправомощено да извършва законоустановените функции и сертификационни услуги, обхващащи *оценката на състоянието* на регистрираните в Република Македония кораби, с цел да се определи тяхното съответствие с приложимите изисквания на Международните конвенции, кодекси и/или национални изисквания, както и издаването на съответните сертификати. Както е прието от ВКС в отменителното решение, обстоятелството, че в договора не е посочена правно-организационната форма на дружеството (а то фигурира само с неговото фирмено наименование), не налага извод, че се касае до друг правен субект, различен от „Германишер Лойд“ АГ, Хамбург. По делото е установено и правоприемството между „ДНВ ГЛ“ СЕ и "Германишер Лойд" АГ, Хамбург, преобразувано в "Германишер Лойд" СЕ, Хамбург.

В посоченото по-горе споразумение е договорено дружеството да извършва законови инспекции, одити и да предоставя услуги по заверка и сертифициране от името на Администрацията на морски кораби, подвижни крайбрежни единици и кораби, плаващи във вътрешни води, регистрирани в Република Македония. В чл. 8 от него е предвидено, че по принцип всички законови дейности по инспекциите ще бъдат осъществявани или пряко надзиравани от *инспектори, изключително* упълномощени от „Германишер Лойд“ АД. От представените по делото Сертификати (Удостоверения, Разрешителни) се установява, че ответното дружество е възложило функцията по инспекция и надзор на кораба на инж. Б. Б., сръбски гражданин. Според трудов договор, сключен между Б. Б. и "Германишер Лойд Аустрия Гмб Х", със седалище Виена, Австрия, физическото лице е изпълнявало функциите на контролор (инспектор) на "Германишер Лойд". От съдържанието на договор се установява, че на инж. Б. е възложено да извършва дейности в кръга на тези, осъществявани от неговия пряк работодател "Германишер Лойд Аустрия Гмб Х", както и да работи като контролор за Група "Германишер Лойд" в Югославия, а също и да осъществява допълнително други дейности, които са подходящи и отговарящи на възрастта и уменията му във всички области, в които работи

Група "Германишер Лойд".

По делото са представени временен сертификат от 15.07.2006 г. и три сертификата за годност за плаване на кораба "Илинден" в Охридското езеро, издадени от Б. Б. от 27.07.2007 г., 31.05.2008 г. и 23.05.2009 г., (намиращи се в т. 1, от л. 69 до л. 77 от кориците на делото пред първоинстанционния съд), както и три протокола от извършени инспекции. В сертификатите е посочено името на дружеството "Германишер Лойд" и е положен печат на същото. За извършваните действия по инспекция и надзор дружеството е било уведомено от инж. Б., като е издало фактура № 186002706/11.10.2008 г. за проведената инспекция на процесния кораб. В посочената по-горе документация е удостоверено, че състоянието на корпуса, машините и екипировката е *задоволително*. Във временния сертификат, издаден на 15.07.2006 г., с валидност до 14.10.2006 г., като забележка е отбелязано, че транспортът на пътници се разрешава само в затворени салони, под горната палуба, а пребиваването на открити палуби не е разрешено, докато не бъде проверена стабилността при такива условия на товарене. В издадените в периода 2007 г. – 2009 г. сертификати няма отбелязване на такава забележка, а единствено, че входът към машинното отделение трябва да бъде освободен от всякакви препятствия, а наличното окабеляване за дистанционното управление да бъде пренаредено.

По делото са представени и три доклада от инспекции (т. 1, л. 78-84), извършени от инж. Б. Б. през периода 2006-2009 г. В последния доклад „извършена на 22.05.2009 г.“, е отразено, че са направени следните проверки:

1. Визуална инспекция на корпуса отвън и отвътре /под подовете/. Няма деформации по обшивката, няма наранявания по скелета и подовете. Не са открити течове;

2. Котвеното оборудване, котвата и лебедката са визуално проверени;

3. Машинното отделение е проверено. Мръсно и мазно, но работещо;

4. Работата на дистанционното управление на двигателите е тествано, пускане и спиране, управление от мостика и управление по спешност. Всички са в изправност;

5. Спасителни жилетки и пожарогасители ще бъдат тествани от пристанищния Капитан;

6. Общото състояние на кораба е установено като *годно* за плаване. Капитанът е информиран, че пребиваването на пътници, по време на плаване, е позволено само в затворените салони, под горната палуба.

Няма спор, че този официален свидетелстващ документ е съставен на 07.09.2009 г., (два дни *след* инцидента).

Пред първата инстанция е приета СТЕ (т. 7, от л. 2159 до л. 2189), в която е дадено становище, че преките причини за потъването на кораба включват: 1) неизпълнение на законово вменени задължения и мероприятия както от страна на капитана на кораба, така и от контролните органи в Република Македония; 2) липса на контрол от администрацията на флага върху корабите, плаващи под нейно знаме; 3) претоварване на кораба с брой пътници, надхвърлящ максимално допустимия; 4) неправилно разпределение на пътници на борда на кораба; 5) лоша техническа поддръжка на кораба; 6) неправилни действия с механизмите на управление на кораба в момента на инцидента.

Вещите лица са установили, че на кораба са пътували 53 пътници и 3 души екипаж, като 6-ма пътника са били на носовата палуба, 2-ма в рулевата рубка, 4-ма над шахтата на двигателя, 4-ма в кърмовия закрит салон и 38 на откритата палуба над кърмовия закрит салон. Конкретния брой на пътниците според експертите е факт, влияещ пряко върху устойчивостта на кораба, като *всеки пътник* над определения допустим брой, в зависимост от това къде се намира спрямо центъра на тежестта на системата, обединяваща кораба и допустимия брой пътници, води до увеличение или до намаление на метацентричната височина на кораба, респ. до увеличение или до намаление устойчивостта на кораба.

Относно конструкцията на кораба е установено (въз основа на проектната документация от преди 29.06.2004 г. и оглед, направен след изваждане на потъналото плавателно средство), че е налице *разлика* между действителното състояние на кораба и това, което е описано в документите. Разлика е установена по отношение на предния салон на кораба, включващ входа към салона, където е монтиран барплот във вътрешността на салона от страната на машинното отделение, заемащ 1,2 м. от дължината на салона, предназначен за седящи места в този салон. В резултат на горепосочените конструктивни разлики в предния салон надлъжното място за седалки за

пътниците се е оказало намалено от барплота и трапа (стълбата), водещ към входа/изхода на салона, разположен в носа на помещението. По проектна документация надлъжното разстояние (мястото) за пътници в предния салон, включващо два реда пейки по двата борда е с дължина 2 x 4,6 м. или общо 9,2 м., което при необходима широчина за сядане от 0,5 м. за един пътник по стандарт, прави възможно помещаването в предния салон на 18 пътници. В действителност обаче, измерената дължина на пейките при огледа на кораба е две пейки по двата борда с дължина от 2,7 м. или общо 5,4 м. или възможност за физическо помещаване в предния салон на максимум 10 пътници. Т.е. в закритите салони е можело да се превозят общо не 43, а 35 пътника (при 25 в кърмовия салон).

В СТЕ е констатирано, че *липсата* на спасителна лодка, *броят* на допуснатите пътници и *неизправността* на рулевата система, са фактори, които са оказали влияние върху безопасността на кораба и пътниците, като първият е от съществено значение за безопасността на пътниците, вторият за устойчивостта на кораба, а третият за маневреността на кораба. Компрометирането на *всеки един от тези фактори* е в пряка причинно-следствена връзка с качеството мореходност на кораба. Експертизата счита, че се касае до намерение на инспектор и проверяван да осъществят „информационно затъмнение на контролните органи в Република Македония или negliжиране (пренебрегване) от страна на инспектора на GL на неговите задължения и отговорности като проверяващ”. За този извод, са взети предвид нереалният максимален брой пътници от 43 души, отразен във всички сертификати (Разрешения за годност за плаване), издадени след 29.06.2004 г., съставянето на двата рапорта на 07.09.2009 г. - два дни след трагичния инцидент, липсата на документация за поставената конструкция в кърмовата част на кораба (направена с цел превоз на пътници на откритата палуба), липсата на изчисления за устойчивостта на кораба при превоз на пътници на откритата палуба при така направената реконструкция на откритата палуба (макар и да са дадени такива предписания още в издадения през 2006 г. Временен сертификат).

По въпроса относно броя на пътниците – разрешеният и реално пътуващите, вещите лица са посочили, че по предписание от корабната документация броят е 43, а начинът им на разположени е 18 в преден салон и 25 в кърмовия салон. В предния салон обаче, поради изпълнение на барова

конструкция и други изменения, физически е било възможно да се разположат само 10 пътника, а останалите 8 да бъдат преместени на горна палуба, над предния салон. При тези данни е дадено становище, че плавателният съд не е устойчив по два критерия (л. 12 СТЕ), а това на свой ред е довело до обръщането и потъването на същия. В резултат от *претоварването* на кораба и при *липсата на необходимата плавателност и устойчивост*, при струпването на пътниците на левия борд на кораба, ъгълът на залИ.е е бил надхвърлен до степен, позволяваща приблизително за 28 секунди да бъде напълнен с вода кърмовия салон за пътници, като отворените филистрини са благоприятствали за голямата скорост на наводняване на помещението.

В обобщение според СТЕ преки причини за фаталния инцидент са неосъществения контрол от македонските власти (вкл. чрез юридическите лица, на които е възложена тази дейност) относно допустимия безопасен брой на пътници и тяхното разположение, лошата техническа поддръжка относно системите за управление и неправилните действия с механизмите за управление в критичната ситуация. Основавайки се на обичаи в практиката и изискванията на международните актове, експертизата е подчертала, че след изтичане действието на първоначално издадения сертификат на кораба, следва да се извършват *периодични* проверки, за които се издават документи и сертификати за годност или съответствие. За тяхното провеждане всеки проверяващ е длъжен да събере налична документация за кораба (заводски чертежи, предписания и ограничения, резултати от креноване, обмерване, забележки от предишни проверки и др.), на базата на която да установи действителното състояние на кораба. По делото е установено, че във всички сертификати, издадени от Германския Лойд, неговият представител е определил *максимално допустимия* брой пътници – 43, като *е следвало* да предпише намаляване на броя на пътниците на 35 пътници (предпоставено от преустрояването на предния салон на кораба с поставянето на барплот). Установено е още, че към момента на извършването на прегледите от жалбоподателя от 2006 до 2009 г. и към момента на настъпване на инцидента с кораба на него не се е намирала *спасителна* лодка, като отразяване на този пропуск не съществува в сертификатите.

Отменителното решение на ВКС е констатирало процесуално нарушение, допуснато от въззивния съд при предходно разглеждане на

делото във връзка със събиране на доказателства, като в изпълнение на указанията на касационната инстанция, настоящият второинстанционен състав е провел процедура по осъществяване на съдебна поръчка (основна и допълнителна) – чрез Министерство на правосъдието е изискана техническата документация на плавателен съд „Илинден“ от Министерство на транспорта и съобщенията на Република Северна Македония, съобразно искането на „ДНВ ГЛ“ СЕ, а именно: удостоверение за съдържанието на всички записи относно плавателния съд „Илинден“, налични в македонската Пристанищна администрация и заверени преписи от техническата документация на плавателния съд, включително планове и офсетни таблици на корпуса, план на общото разположение и план на резервоарите, книга относно стабилността. Във връзка със съдебната поръчка са постъпили книжа – л. 168 и сл., както и л. 521 и сл. отделно от това от страна на самия жалбоподател са представени с молба от 8.02.2022 г. (л. 273 и сл.) доказателства, с които страната се е снабдила, извън реда за осъществяване на съдебната поръчка. В о.з. от 7.06.2022 г. от страна на ответниците по жалбата е дадено *съгласие* новата СТЕ да работи по всички посочени по-горе и приети до момента писмени доказателства. При тези данни и с оглед становищата на страните, въззивният съд намира, че указанията на ВКС за събиране на всички поискани от страната технически документи е изпълнено в цялост.

Приетата пред настоящата инстанция СТЕ е посочила, че е изготвила заключението си като е ползвала предварителния доклад от Министерството на транспорта на Република Македония по разследване на произшествието, експертиза от Машинния Факултет при Университета в Скопие, техническата експертиза от НСлС, сертификати и доклади от Германския Лойд, книга за извършен преглед и надзор от вътрешно плаване № 53203 с технически чертежи на кораба „Илинден“, официален превод на Югославския регистър на корабите – Данни за калибриране на кораба „Илинден“, мерително свидетелство № 2095/2003 г. за кораба „Илинден“. Експертизата е дала изрично уточнение, че отговорите на задачи с номера: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.12, 2.13, 2.14, 2.15, 2.16, 2.17, 2.18, 2.19, 2.20, 2.21, 2.22, поставени в Раздел I на настоящата експертиза са без разлика спрямо тези посочени в заключението от вече приетата пред СОС СТЕ. Без да се отричат отговорите по задачи 2.3, 2.23, 2.24 и 2.25, вещите лица са съобразили разсъжденията си по така поставените задачи *в строго*

съответствие с материалите посочени под номера 5, 6 и 7 в Раздел III на настоящата експертиза, дотолкова доколкото в тях се съдържа необходимата и изчерпателна информация за решаване на така поставените задачи.

С уточнението, че практически (предвид установените вече реконструкции по плавателното средство) на кораба не могат да бъдат поместени 43-ма пътници *по начина, предписан* от корабната документация, (респ. в носовото помещение физически не могат да се разположат 18 пътника), вещите лица са посочили *хипотетично*, че ако корабът е натоварен с предписания от корабната документация брой пътници, разположени *по предписания* от корабната документация начин, то той би бил устойчив по всички критерии за устойчивост. По начинът обаче, по който е бил натоварен в процесния ден, началната устойчивост се е влошила и корабът не е отговарял *на три от техническите* критериите за устойчивост. Според вещите лица, във всички сертификати, издадени от името на Германския Лойд, максимално допустимият брой пътници е 43, като терминът „седащи места“ не е използван. И в това заключение е потвърдено, че при извършен преглед от Германския Лойд в периода от 2006 до 2009 г. и към датата на инцидента на кораба *не е имало спасителна* лодка, което обстоятелство *не е отразено* във сертификатите. Отново е потвърдено, че в плавателното средство са констатирани следните *неизправности* - водещо колело с екстремно голяма хлабина в оста на въртене от 8-10 мм; блокирало друго водещо колело; снадка, разплитане и закъсване на металното въже. Същите налагат извода, че рулевата система на кораба следва да се счита за неизправна. Няма отклонения и от извода, че при монтирането на барплат, безопасната възможност за настаняване на пътници се е редуцирала от 43 човека до 35. В СТЕ е потвърдено и вече формираното заключение, че *липсата на спасителна лодка, превишаването на допустимия брой пътници и неизправността на рулевата система* оказват влияние върху безопасността на кораба, като първият е от съществено значение за безопасността на пътниците, вторият - за устойчивостта на кораба, а третият - за маневреността на кораба. Всеки един от цитираните фактори е с пряко отношение върху мореходността на кораба. Според отговорът на въпрос 1.5 *всеки един от пропуските* – неизправността на рулевата система и несъответствието в броя на пътниците, сам по себе си е фактор, водещ до негодност за плаване на кораба. Заключение е също, че представителят/инспекторът от Германският

Лойд е следвало да установи физическата невъзможност за помещаване на 43-ма пътници в закритите салони на кораба, да запознае капитана и да отрази това в сертификатите за годност на кораба за плаване в Охридското езеро, след като се намали общия брой на пътниците до 35. Същото се отнася и до липсата на лодка и компрометираната рулева система. При тези пропуски сертификат за годност за плаване в Охридското езеро не е следвало да бъде издаван до момента на отстраняване им. Издадените обаче такива сертификати са удостоверили годност на кораба. Наличието на валидно свидетелство за годност за плаване в Охридското езеро, според СТЕ следва да се разглежда като доказателство, че на борда има достатъчен брой спасителни средства, съобразен с отразения в свидетелството за годност максимален брой пътници, включващ и членовете на екипажа на кораба. Липсва обаче информация за това дали пътниците са обличали спасителни средства при началото на пътуването или по-късно, а инструктаж преди началото на плаването не е бил провеждан.

Според СТЕ скъсването на металното въже е довело до разтоварване на лявата управляваща линия на кораба и отклонение на перото на руля в дясно, а това е провокирало страх сред пътниците, които като паническа реакция са се струпали на срещуположния на накреняването борд (наклон на кораба в напречна посока – наляво или на дясно – съгласно пояснения в о.з.). Обръщането и потъването на кораба би могло да бъде избегнато, ако е нямало струпване на пасажерите на левия борд на кораба, т.е. при неподвижно състояние на пътниците по местата им. Допълнително се установява, че действията на капитана на кораба с механизмите за управление на кораба по време на инцидента са неправилни, но дори и при предприемане на различни действия, потъването на кораба не би могло да бъде избегнато. За скоростното потъване е допринесъл и фактът, че са били отворени филистрините на кърмовия салон. В случай на затворени филистрини *в съчетание* с подходящи действия от страна на екипажа и пътниците би дало възможност или кораба да избегне потъването, или в най-лошия вариант времето на потъване да бъде удължено. В о.з. е посочено при разпит на в.л. Щ., че на кораба е имало плъзгащи се стъкла, които не може да определи като филистрини, тъй като не отговарят на размерите за това. Същото нещо лице е разяснило, че по препоръка на проверяващия е следвало да се изчисли устойчивостта на кораба, така че именно тези прозорци да не се потапят под

водата, респ. да я пропуснат навътре в кораба.

Вещите лица са изброили в т. 2.11 причините за потъването на кораба - неизпълнение на законово вменени задължения и мероприятия както от страна на капитана/корабособственика на кораба, така и от контролните органи в Република Македония; липса на контрол от администрацията на флага върху корабите плаващи под нейно знаме; претоварване на кораба с брой пътници, надхвърлящ максимално допустимия; неправилно разпределение на пътници на борда на кораба; лоша техническа поддръжка на кораба; неправилни действия с механизмите за управление на кораба, в момента на инцидента. По искане на жалбоподателя, СТЕ е дала отговор и на въпроса (т. 2.11) дали ако на кораба са пътували само 43 пътника (25 в кърмовия салон и 18 - в носовия салон в предната долна част на кораба), при затворени филистрини и при действия на капитанът за изключване аварийно на двигателя или задаване на команда „СТОП машина“ (вместо предприетото движение назад с пълни обороти на мотора), би се достигнало до възможност от преобръщане и потъване, като е отговорено утвърдително – вероятността от инцидент съществува.

В о.з. при разпит вещите лица са поддържали и разяснили, че и при леко тегло на кораба от 29 тона и при такова от 37 тона, изводът в т. 2.3 от експертната не би се променил – т.е. корабът би бил устойчив (при условията на зададения въпрос). Подчертано е, че задачата обаче се решава хипотетично при евентуално приемане, че пътниците са разположени по описания начин. Пояснено е и че ако броят на пътниците „се повдигне“ във височина, това ще направи кораба теоретично по-неустойчив (в.л. Д.).

При разпита също така е пояснено (от в.л. Щ.), че в момента на инцидента се е скъсала металната проволка, която задвижва рулевото устройство. Изрично е подчертано, че според използваната по делото експертиза от НСлС, на място на борда на кораба са намерени закъсани проволки (стоманени въжета). Това е дала основание на вещото лице да подчертае, че това не се случва за първи път. Посочено е още, че спасителните пояси са били вързани за кораба и не е можело да бъдат хвърлени на хората за да ги използват, което касае мореходността на плавателното средство. Подчертано е, че не са открити при водолазен оглед и спасителни жилетки.

Във връзка с рапортите, които са издадени два дни след фаталния инцидент, в о.з. е разяснено от в.л. Д., че в обичайната практика всяка класификационна организация има определен срок, в който сървиорите, извършващи прегледите, предоставят рапортите си, като този срок е не повече от месец. В тази връзка е уточнено още, че администрацията на флага (тази по регистрацията на плавателното средство) и класификационната организация (в случая Германският Лойд) осъществяват дейност по проследяване на техническото състояние. Класификационната организация прави съответна проверка от името и според изискванията на администрацията на флага, издава рапорти, като окончателните документи се издават от последната, или от самата класификационна организация, ако е оторизиран да направи това от свое име.

По делото се установява, че между „Национална компания за осигуряване” АД, Република Македония, и ДПТУ „Илинден Турист” ЕООД е сключен договор за задължителна застраховка „Злополука” на пътниците в обществения транспорт (застрахователна полица № 02757/001344 от 15.07.2009 г. т. 6, л. 1867), с действие към момента на събитията и покрит риск „смърт от нещастен случай“.

При така очертаната фактическа обстановка по спорните въпроси се налагат следните правни изводи:

Както по-горе бе изяснено, приложимо за разрешаване на процесния спор е българското право. По смисъла на чл. 49 ЗЗД този, който е възложил на друго лице някаква работа, отговаря за вредите, причинени от него при или по повод изпълнението на тази работа. За ангажиране на безвиновната отговорност на жалбоподателя – ответник по иска, следва да се установи, че той е възложил извършването на конкретна дейност на определено лице, а последното при изпълнение на същата е обективирало виновно и противоправно поведение, от което като пряка последица са настъпили вреди.

В отменителното решение на ВКС е подчертано, че Германският Лойд, по силата на споразумение с РМакедония е поел задължение да извършва сертификационна дейност по оценка на състоянието на корабите, плаващи под македонски флаг. ВКС е счел за доказано и обстоятелството, че Германският Лойд е възложил на инж. Б. Б. да изпълнява дейността по инспекция и надзор на процесния плавателен съд, тъй като във всички

сертификати е посочвано неговото име, а той се е легитимирал като представител на Германишер Лойд, с поставен печат на последното. Дружеството е приемало отчет от инж. Б. и е фактурирал към него плащане за извършената инспекция на кораба „Илинден“.

Относно установяването на деликтното поведение, релевантни за делото са следните правни изводи:

Според експертните становища причините довели до потъването на „Илинден“ са: неизпълнение на законово вменени задължения и мероприятия както от страна на капитана/корабособственика на кораба, така и от контролните органи в Република Македония; липса на контрол от администрацията на флага върху корабите, плаващи под нейно знаме; претоварване на кораба с брой пътници, надхвърлящ максимално допустимия; неправилно разпределение на пътници на борда на кораба; лоша техническа поддръжка на кораба; неправилни действия с механизмите за управление на кораба, в момента на инцидента.

За да се ангажира отговорността на ответника по исковете (въззивен жалбоподател) следва да се установи кои от посочените причини са резултат от действия или бездействие на лицето Б. Б., на което е възложено изпълнението на контролните функции в конкретния случай.

Настоящият състав приема, че в хода на производството се събраха категорични доказателства, че осъществяваната контролна и сертификационна дейност не е отговаряла на изискванията на добрите практики и е допуснала във водите на езерото да плава кораб, който е бил технически неотговарящ на установените изисквания, макар и да е разполагал със сертификат за такъв. Последният е издаден при неспазване на техническите параметри и е удостоверил неправилно изправност на кораба.

По делото е установено и е безспорно, че в корпуса на кораба, в зоната на предния закрит салон са монтирани барови конструкции, които са ограничили възможността в това пространство да пътуват 18 човека и опцията за безопасно пътуване на хора е сведена до 10 пътника. Наличието на това преустройство е следвало да намери съответно отражение в сертификационните книжа, като проверяващият орган е бил длъжен да предпише, че броят на пътниците е трябвало да бъде намален. Жалбоподателят се домогва да установи, че при пътуване с 43 пътника на

борда (а не 35 както е било редно и технически безопасно) корабът също би бил устойчив и безопасно плаващ, дори и с поставените барови съоръжения. Или с други думи Германският Лойд намира, че ако на „Илинден“ (в това му състояние) са били допуснати само 43 пътника, инцидентът е можел да се предотврати, а настъпването му е резултат само от неизпълнение на задълженията на капитана, респ. собственика. Ако този извод се докаже, то от фактическия състав на деликта би се изключила пряката причинна връзка между неправомерното поведение на Германския Лойд (съставляващо издаване на сертификат при липса на условия за това) и вредните последици, като последните ще бъдат предпоставени от други факти. Настоящият състав не намира основание да сподели тази теза. Както вече бе посочено, в т. 2.11. на СТЕ е изяснено, че 1) при 18 пътника в преден салон (въпреки наличие на бар) и 25 в кърмовия, 2) при затворени филистрини и 3) при маневра от капитана за стопиране на кораба, последният пак е *можело* да потъне. Това съждение обаче, хипотетично само по себе си, не може безусловно да подкрепи тезата на Германския Лойд, а именно - че е ирелевантно наличие на забрана за плаване с повече от 35 туристи и че наличието на 43 екскурзианти не би създавало опасност на борда. Както вече се посочи, помещаването на 18 пътника в предната закрыта зона е невъзможно поради баровата конструкция. Част от тези пасажери (8 на брой) е следвало да бъдат изведени от това помещение и поради невъзможност да пътуват и в другото закрыто пространство (където могат да се превозват само 25 души), то те е следвало да се позиционират на по-високо ниво на кораба. Както бе изтъкнато обаче при разпита в о.з. на вещите лица, всяко „повдигане“ на пътници вертикално, пряко влияе на устойчивостта на кораба. От друга страна, ако се приеме, че пътниците ще останат в предното помещение, следва да се отчете, че едновременното позициониране на 18 пасажерите там, заедно с направените конструктивни изменения, съставлява промяна на масата на кораба, която несъмнено би повлияла на устойчивостта му и маневреността му. Следователно и при тази хипотези има отклонение от изчислителните изисквания за мореходност на плавателното средство, тъй като в предната част на плавателното средство ще се помещават 8 пътника в повече от допустимото и допълнително съоръжение, което не е предписано от документацията. Отделно от това, житейски недостоверно е предположението, че в неподходящо като обем закрыто място биха могли да

бъдат принудени да пътуват 43 вместо 35 пътника и че екскурзиантите няма своеволно (или със знанието на екипажа) да заемат други части от кораба (каквито очевидно са били налични и подготвени за ползване на горната палуба с поставяне на пейки и сенник и практически са били използвани).

Във връзка с казаното по-горе следва да се посочи още, че макар във временния сертификат от 15.07.2006 г., с валидност до 14.10.2006 г., да е посочено като забележка, че транспортът на пътници се разрешава само в затворени салони, под горната палуба, а пребиваването на открити палуби не е разрешено, *докато не бъде проверена стабилността при такива условия* на товарене, последващите сертификати (в периода 2007 г. – 2009 г.) не са установили промяна на обстоятелствата, нито са документирали провеждане на такива тестове. Германския Лойд е допуснал сертифициран да остане кораб (при това за дълъг период от време), за който не са били проведени необходимите технически проучвания, които безспорно и категорично да докажат, че използването му в открити водни площи за превоз на пътници е безопасно. Ако бе осъществила достатъчен контрол, класификационната организация е можела да установи, че корабът не отговаря на изискванията за стабилност и мореходност. В първата СТЕ е прието, че конкретния брой на пътниците е факт, влияещ пряко върху устойчивостта на кораба, като всеки пътник над определения допустим брой, в зависимост от това къде се намира спрямо центъра на тежестта на системата, обединяваща кораба и допустимия брой пътници, води до увеличение или до намаление на метацентричната височина на кораба, респ. до увеличение или до намаление устойчивостта на кораба. Въз основа на това заключение се налага правният извод, че щом всеки пътник над допустимата бройка и всяко конкретно негово местоположение на борда е от *съществено* значение, то Германския Лойд е бил длъжен да не издава сертификати за годност поради съществения риск всеки един турист, с простия факт на придвижването си по корпуса на плавателното средство, да застраши неговата стабилност, а от там и живота и здравето на всички пътници.

Настоящият състав отделно от това намира, че дори да се приеме за допустимо на борда да се превозват 43 пасажери, то за сертифициращата организация е било налице задължение да издаде предписания къде те могат да се ситуират с цел безопасност при наличието на установената в предната закрыта част модифицирана конструкция. Както се посочи, от данните е

видно, че горната палуба е била забранено за ползване пространство, а вместимостта на кърмовия салон по предписание на документите е можела да поеме до 25 пътника. Отделно – по данни на експертизата потъването на кораба би могло да се избегне, ако всички пасажери са имали статично положение след аварията. По делото обаче се установява, че поради внезапността на събитията и предизвикания страх, пътуващите са имали хаотично и паническо придвижване по палубите, което е компрометирало допълнително устойчивото положение на кораба. Такова поведение на пасажерите при авария не е нито непредвидимо, нито нетипично. То е можело и е следвало да бъде взето предвид, при издаването на сертификати за плавателното средство. Както се изтъкна, всеки пътник в повече, според конкретното му местоположение, влияе на стабилността на кораба. В този смисъл дори на борда на кораба да са били допуснати само 43 пътника, то поради невъзможността да се ситуират само в закритите площи, те са щели да заемат други точки от кораба, които да повлияят на стабилното му положение. Последното важи с още по-голяма сила в случай на внезапно възникнала опасност и последвалото от нея неконтролируемото придвижване на пасажери по различните палуби и помещения. Не би могло да бъде установено с никакви опитни правила и житейски логично обосновани хипотези, че при всички случаи поведението на пътуващите в случай на авария ще бъде спокойно и статично. Обратно – предположим е вариант, в който пасажерите панически се опитват да отреагират на бедствената ситуация чрез движение по кораба. (В СТЕ е посочено, че обръщането и потъването на кораба е могло да се предотврати *само ако* пътниците са останали неподвижни и не са се преместили на левия борд.) Логичен и житейски достоверен е и изводът, че потъването на кораба само би се забавило, при по-малък брой пасажери и при затворени филистрини, но не би се предотвратило с оглед конкретните данни.

Предвид казаното – самият факт на допускане и на 43 пътника е в нарушение на изискванията за стабилност на плавателния съд, поради установената промяна в конструкцията на закритото предно помещение и неговата намалена вместимост, както и поради непредвидимостта на поведението на пътниците в случаи на възникнала опасност.

Дори да се игнорира казаното по-горе, настоящият състав приема за обуславящи за изхода на делото основните установени пропуски при

сертифициране на кораба, свързани с 1) *компрометираната рулева система*, която е аварирала и е основната първопричина за трагичните събития и 2) *липсата на спасителни средства* (лодка, пояси, жилетки), които е можело да бъдат използвани от попадналите във водното пространство пасажери. Очевидно в случая се касае до лоша техническа поддръжка на кораба (установена дори от сертифициращата организация). Плавателния съд не е бил надлежно проследяван и няма данни за регулярни проверки, още по-малко за стриктно провеждани такива. Установено е от СТЕ във въззивната инстанция, че са налице технически неизправности в плавателното средство - колелото е било с екстремно голяма *хлабина* в оста на въртене от 8-10 мм, друго водещо колело е *блокирало*, констатирана е *снадка*, *разплитане* и *закъсване* на металното въже. При разпита на в.л. Щ. изрично е посочено, че доказателствата по делото установяват, че на борда на кораба са намерени *закъсани* проволки (стоманени въжета). При всички тези данни не може да бъде направен друг извод освен този, че техническото състояние на кораба (сравнително стар и като година на производство) е било немарливо поддържано и в разрез с изискванията за изправност и безопасност. Този пропуск не е бил констатиран от контролиращия орган и въпреки всички посочени недостатъци на механиката и двигателния апарат на кораба той е сертифицирал плавателното средство като годно за плаване. В удостоверенията на Германския Лойд е посочено, че състоянието на корпуса, машините и оборудването на кораба е „*задоволително*“, но това очевидно не е било така – налична са дефекти по металните проволки (те са били наставяни, със *закъсвания* и *разплитания*, т.е. с *компрометирана* цялост), установено е технически *неизрядно* състояние на механизъм на задвижване (със *значителна хлабавост* на остта на въртене, от една страна, и *блокиране* на колело - от друга). Такова поведение (вписване в сертификата, че плавателното средство е годно при очевидните технически отклонения) съставлява грубо нарушение на изискванията за издаване на разрешение за плаване на кораб, осъществяващ туристически пътувания и превоз на пътници.

На следващо място – няма спор, че в случая не са били подсигурени нито спасителна лодка (с бързо отварящ се механизъм в случай на опасност), нито жилетки, които да са технически изрядни и достъпни за всеки пътник на борда. Установено е, че макар и налични спасителните пояси са били свързани

за кораба и не е можело да бъдат хвърлени на хората във водата за да ги използват. Липсата на лодка е била констатирана при проверките още през 2006 г. и 2009 г., но в разрез с изискванията, не е намерила отражение в сертификатите. Както бе изяснено за „Илинден“ е издаден временен сертификат, според който е следвало в рамките на 3 месеца да се предприемат предписаните действия за проверка и тестване. Няма обаче никакви доказателства, че след срока контролиращата организация е осъществила необходимите мероприятия за проследяване на изпълнението, още по-малко е предприела корекция на издадения сертификат, или дори неговото отнемане. Налице е противоправно бездействие. Фактът, че на кораба не е била подсигурана спасителна лодка е един от основните фактори, които са от значение за безопасността на превозваните пасажери на кораба и на качеството мореходност на последния. Липсата на лодки, жилетки и годни за употреба пояси е обрекла потъващите, тъй като те не са имали никаква подсигурана техническа възможност за преоД.ване на удавянето. Безспорно от гледна точка на необоримата емпирична логика е, че липсата на лодка, пояси и жилетки са в пряка причинна връзка със застрашаването на живота и сигурността на всеки пътуващ на плавателното средство. Няма никакви доказателства, че и без тези спасителни средства от първа необходимост попадналите във водите на езерото туристи са можели да оцелеят. След като нормативната база е изисквала корабът да отговаря на определени изисквания и едва след това да може да плава, то априори следва да се счита, че при неспазване на тези задължителни правила пътниците на плавателното съоръжение при всички случаи са поставени в риск относно тяхното здраве и живот. Такъв риск очевидно се е реализирал именно поради неспазване на предписанията за безопасност. Издаването на сертификат за годност за „Илинден“ е в грубо нарушение на предписанията и категорично съставлява противоправно поведение. Пряка последица от него е допускане на кораба да плава в технически неизправно състояние, което е една от няколкото, но и достатъчна сама по себе си причина, за трагичното развитие на събитията.

В обобщение - при хипотетичния вариант, че на кораба са допуснати само 43 пътника, при съществуващата конструкция – 10 от тях в преден салон, а 25 в кърмовия салон, то 8 пътника при всички случаи е следвало да бъдат настанени на плавателното средство (в която и да е негова част) в нарушение на правилата за устойчивост на кораба. Допускайки това

отклонение класификационната организация е създала условие за възникване на инцидента. Ако тя беше изпълнила своите предписани от нормативната уредба задължения и ясно бе разписала, че пътуването на повече от 35 пасажера е забранено, то съществува вероятност претоварването на кораба да е било допуснато от капитана в по-малки мащаби, респ. фаталните последици са можели да бъдат избегнати, или поне ограничени. Нещо повече, ако е констатирал, че корабът не отговаря на изискванията, Германският Лойд е следвало да не издава съответния сертификат, тъй като той е административно условие за допускане на кораба да фактическа плавателна дейност. В Приложение № 1 към Споразумението между македонското министерство и дружеството-жалбоподател е предвидено, че класификационната организация е овластен при извършване на прегледа на корабите да издава или отнема междинни или окончателни сертификати. В изпълнение на това свое задължение Германския Лойд е следвало да *отнеме* временния сертификат като забрани плаването на кораба поради липса на проведен тест за устойчивост. Ако такова удостоверяване за годност и мореходност корабът не е притежавал, то логично и житейски оправдано е той да не бъде допускан до водите на езерото. Т.е. неправилното сертифициране, в противовес с предписанията, при всички случаи стои в основата на настъпилия фатален инцидент. В сертификата е отразявано, че състоянието на корпуса, машините и екипировката е *задоволително*, което не отговаря на практическото състояние, съгласно приетата СТЕ – налични са били проблеми с рулевото устройство, екипировката (спасителни жилетки) не е била налична, липсвала е спасителна лодка, наличните спасителни пояси са били негодни да изпълнят функциите си, корпуса е бил преустроен така, че да се промени устойчивостта на кораба, без да се дадат съответни предписания било за намаляването на броя пътници и тяхното позициониране (с оглед безопасното им пътуване), било за премахване на преустройствата с оглед привеждане на кораба към първоначално и фабрично заложените условия за устойчивост. Цялата тази поредица от действия и бездействия съставляват съвкупност от противоправно поведение, обективизирано от лице, на което Германският Лойд е възложил извършването на определена работа (съгласно изложеното по-горе), поради което и отговаря вместо него в условията на чл. 49 ЗЗД.

Необходимо е да се изтъкне, че неправилното поведение на капитана и

допуснатите от него пропуски не са основание да се изключи отговорността на класификационната организация, тъй като в случая е налице солидарност в деликтното поведение на управляващия кораба и инспектора. На лицата, понесло щети е предоставена възможност в условията на чл. 53 ЗЗД да направят избор от кого да претендират дължимото им обезщетение изцяло – от всяко от физическите лица или от дружеството - възложител на работата.

За пълнота на изложението следва да се отбележи, че издаденият два дни след трагичните събития доклад, удостоверяващ инспекция, извършена месеци преди това (на 22.05.2009 г.), не е факт годен да игнорира отговорността на дружеството. Както е изяснено от вещите лица при разпита в о.з., подобни доклади се съставят в рамките на месец, каквато е типичната и обичайна добра практика. Съставянето на този доклад повече от 3 месеца след инспекцията, при това два дни след потъването на кораба, прави недостоверни като доказателствена стойност, документираните в доклада данни. С процесния документ се цели да се удостовери, че на 22.05.2009 г. е извършена проверка на кораба с дадени задължителни предписания пътниците да останат в затворените салон, но доколкото предходния сертификат е имал действие до 31.05.2008 г., то инспекцията е трябвало да постанови изричната забрана да не се допускат пътници на горната палуба, още повече, че не е констатирано че са изпълнение предписанията дадени още във временни сертификат от 2006 г. В този смисъл се доказва, че на процесния кораб е разрешено да плава макар и той да е бил негоден и опасен за използване от пътници на горната палуба, която опасност е била известна на ответното дружество чрез неговия представител инж. Б. Б..

Крайният извод, до който достига настоящият състав е, че гаранционната отговорност на „ДНВ ГЛ СЕ” надлежно е била ангажирана с постановеното решение на първостепенния съд. Чрез свои служители и овластени от него инспектори, дружеството не е изпълнило поетото по договора задължение да извършва инспекции, одити и сертифициране от името на морската администрация. Това противоправно поведение е допринесло в цялостния съпричинителен процес за настъпване на трагичния инцидент и смъртта на пътниците. Тъй като корабът „Илинден” обективно не е бил достатъчно устойчив, безопасен и годен да плава без риск от инциденти, „ДНВ ГЛ СЕ” чрез овластените от него лица, вкл. и чрез инспектор инж. Б. Б., е следвало да установи несъответствията на плавателния съд с изискванията

за безопасност и да не издава (или да отнеме) сертификат за годност на кораба за плаване до тяхното отстраняване. Ето защо следва да се приеме, че всички юридически факти за възникване на обезпечително-гаранционната отговорност на ответното дружество за противоправното бездействие на негови служители (по реда на чл. 49 ЗЗД), са установени в процеса на доказване.

За да определи конкретния вид обезщетение, съдът взе предвид, че ищците попадат в категорията на лицата, които разполагат с материално-правната легитимация да претендират обезщетения на преживените болки и страдания от загубата на своите близки. Неминуемо всеки от ищците е преживял силен емоционален и психически шок от трагедията да загуби свой близък. Всички търпени мъки и тъга не могат да бъдат напълно и изцяло компенсирани с паричен еквивалент, но според установените съвременни принципите на правото това се явява способът за репарация, който може да бъде приложен в разглеждания казус. За да се определи размера на обезвредата съдът следва да отчете за претенцията на всеки конкретен ищец основните, възприети от практиката на съдилищата критерии, а именно – възрастта на претендиращия обезщетение, възрастта на загиналия, обществения му статус, ролята на загиналия по отношение на ищеца, налични данни за степента на тяхната емоционална близост, съвместно съжителство в едно домакинство (респ. населено място), интензивността на контактите, положение на самия ищец и конкретно отражение на събитията върху ежедневието, психика, здравен статус, наличие на други преживели близки в обкръжението, конкретни събития, правещи преодването на трагичните събития по-трудно и мъчително, респ. ограничаващи в известна степен тежестта на страданията от загубата и пр. Цялостно следва да бъдат отчетени и обществено-икономическите условия в страната към момента на застрахователно събитие - 2009 г. и съдебната практика, при разглеждане на подобен род дела. Примерни разрешения в посочения смисъл по сходни казуси са отразени в актове на ВКС - решение № 1 от 26.03.2012 г. по т. д. № 299/2011 г., II т. о., решение № 213 от 26.11.2013 г. по т. д. № 37/2013 г., II т. о., решение № 157 от 28.11.2014 г. по т. д. № 3040/2013 г., II т. о., решение № 53 от 25.03.2016 г. по т. д. № 288/2015 г., I т. о. и др.

Въз основа на така съблюдаваните правила, въззивният съд намира следното:

1. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от Д. Г. Д. (52 г.) и И. Г.М. (47 г.) като наследници на Г. Г. М., уважени за следните суми: а) за Д. Д. - в размер на 200000 лв. и б) за И. М. - в размер на 180000 лв.

Св. К. И. Г., съжителстващ на съпругески начала с ищцата Д. от 2006 г., сочи, че посещавали с нея на една-две седмици починалия. За инцидента разбрала, когато била на екскурзия и веднага ѝ прилошало. Преди събитията тя била усмихната, ведра, комуникативна, общителна, весела, събирала се с приятели и колеги - учителка по професия, любимка на учениците, а след тях станала агресивна и не общувала, страдала от главоболие, не можела да спи. Пояснява, че ищцата претърпяла и други загуби на близки хора в периода 2005 г. - 2006 г. (съпруг и майка). Що се касае до другият ищец И. М. – свидетелят има впечатления само при общуване по скайп през ден-два, тъй като той живеел в САЩ. При един от разговорите им и при спомена за техния баща ищецът се разплакал от скръб.

При отчитане на обема на претърпени болки и страдания и формираните в практика на ВКС критерии относно съвместното съжителство и интензивността на контактите, съдът приема, че дължимото обезщетение е 100 000 лв. за първата ищца и 90 000 лв. за ищеца – последният от дълги години живее в САЩ и обичайното общуване и привързаност при ищцата житейски и логично са по-интензивни по характер, а загубата – по-осезателна. Освен това свидетелските показания, касаещи търпените от М. вреди са относително оскъдни, а данните в тях – по-скоро инцидентни. Обратно – тези за ищцата Д. установяват в по-голям обем предишното състояние и промяната в резултат на трагичния инцидент, както и сравнително честото общуване със загиналото лице.

2. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от Я. Н. М. (41 г.) и Н. Н. И. (47 г.) като наследници на починалите 1) К. И. М. (68 г.) и 2) Н. Н. М. (71 г.), уважени за сумата от по 200000 лв. (за всяка една от ищците).

Св. С. И. С. - племенник на двамата наследодатели на ищците, разказва, че ищците имали свои отделни домакинства и не живеели с родителите си. За смъртта им узнали от средствата за масова информация, били в шок, загубата била неочаквана, тъй като родителите им били в добро здраве и пътешествието им било за забавление. Негативните емоции още не били

преодолени.

При спазване на принципа на справедливост съдът приема, че полагащото се обезщетение за всеки от ищците за загубата на всеки от родителите е по 90 000 лв. – т.е на единият ищец се следва общо сумата от 180 000 лв., колкото и на другия. Съдът отчита липсата на данни в показанията за интензивни (чести и ежедневни контакти) със загиналите.

3. По исковете за обезщетяване на неимуществени вреди, предявени от Д. Т. С. (35 г.), Т. Т. С. – П. (31 г.) и В. Я. С. (57 г.) като наследници на Т. Д. С. (62 г.), уважени за следните суми: а) за Д. С. - в размер на 200000 лв.; б) за Т. П. - в размер на 200000 лв. и в) за В. С. - в размер на 220000 лв.

Св. Ц. К.а К. - племенница на покойния Т. С. и съпругата му - ищцата В. С., сочи, че В. – съпруга на Тодор преживяла тежко неочакваните събития, тъй като те се случили на рождения ден и тя била на мястото, където загинал мъжът ѝ. Тя дълго изпитвала угризения, че е останала жива и възстановяването ѝ било продължително. Според свидетеля тя не живее, а съществува и се движи като призрак. Отношенията с нейния съпруг били всеотдайни. Децата на починалия живеели отделно и имали свои деца.

Отчитайки данните за силната емоционална връзка и конкретните събития при загубата на съпруга ѝ, от чиято морална подкрепа ищцата ще бъде лишена до края на живота си, съдът приема че размерът на обезвреда за нея следва да надвишава този за другите ищци – деца на починалия, които имат свои семейства и не са съжителствали с него. Поради казаното на Д. С. и Т. П. (дъщерите на починалия) обезщетението следва да бъде в размер на по 90000 лв. (за всеки един от ищците), а за В. С. (преживялата съпруга)- в размер на 110 000 лв.

4. По исковете за неимуществени вреди, предявени от З. И. Д. (42 г.) и П. И. И. (38 г.) като наследници на С. М. И. (63 г.), уважени за следните суми: а) за З. Д. в размер на 200000 лв. и б) за П. И. - в размер на 180000 лв.

В показанията на св. В. Д. - дъщеря на З., и внучка на покойната С., се сочи, че внезапната смърт на С. била шокираща за ищците и загубата на тяхната майка им причинила посттравматичен стрес. Показанията са по-детайлни относно ищцата З. Д. – свидетелката сочи, че тя плачела непрекъснато. По отношение на своята леля – П. И., тя не е конкретна, тъй като ищцата И. живеела в чужбина, дошла за погребението и после не се

прибирала често. Не ѝ е известно да се е консултирала с психолог. При отчитане на посочения вече фактор, свързан със съвместното съжителство и неговото отражение за близостта в отношенията със загиналата, съдът приема, че обезщетението за претърпени от З. Д. неимуществени вреди, възлиза на 100000 лв. (доколкото общуването им е било често, макар и ищцата да е имала свое семейство, следователно загубата се е усещала по-интензивно в ежедневието), а за П. И. - в размер на 90000 лв., тъй като същата е живеела в друга държава и няма данни да е посещавала често майка си.

5.1. По исковете за неимуществени вреди, предявени от Д. Г.Д., М. Д.Д. (10 г.) и Г. Д.Д. (6 г.) като наследници на М. Р. Д. (32 г.), уважени за сумите по 140 000 лв.

Св. И. Д., свекърва на починалата М. Д., разказва, че загиналата (на 32 г.) и синът на свидетелката, били младо и добро семейство, живеели с любов, но трагедията разрушила всичко – децата посещавали логопед и психолог, като по съвет на специалист знаели, че мама е на небето, всяка вечер казвали „Лека нощ“, а сутрин „Добро утро, мамо!“. Преживелият съпруг също бил в силен стрес, проявил хипертония, не можел сам да се справи с възпитанието и отглеждането на децата, поради което свидетелката живее при тях и им помага. От Службена бележка, издадена на 25.10.2010 г. от Център за обществена подкрепа - Пирдоп (т. 1, л. 172), се установява, че децата М. и Г. са посещавали консултации с психолог и логопед в центъра, като бащата Д. Д. също е ползвал консултации при специалист-психолог в Центъра. Предвид естеството на отношенията в семейството, невръстната възраст на децата, трагичната загуба на младата жена, последиците в психо-емоционален план за всички ищци, претендираната сума от по 120 000 лв. за всеки от тях следва да бъде призната като дължима за обезщетяване.

5.2. По исковете за имуществени вреди на същите ищци, съдът приема, че не се налага корекция на решението на СОС – то е съобразено с относимите норми на чл. 143 СК, чл. 142, ал. 1 СК, практиката на съдилищата – ППВС № 4/1968 г., ППВС № 5/1970 г., както и др. – напр. решение № 169 от 28.02.2012 г. по т. д. № 762/2010 г., Т. К., II Т. О. на ВКС. Основателността на претенцията се обуславя от безусловното право на непълнолетното дете да получи издръжка от родител, поради което то има право всякога да търси обезщетение за понесените от него имуществени вреди, изразяващи се в

лишаването му от възможност да бъде издържано от своя починал родител до пълнолетие. Достатъчно е да се установи качеството на непълнолетно дете и липсата на покритие на щетите с получаваната наследствена пенсия. Посочените правно релевантни факти не са оспорени от въззивния жалбоподател – той не е изложил конкретни доводи и не е въвел изрични възражения за възникването на правото на обезщетение на имуществени вреди в посочения случай. Поради казаното във въззивното производство контролът за законосъобразност и правилност на решението на СОС се изчерпва с казаното по-горе, като съдът препраща и към мотивите на обжалваното първостепенно решение.

6. По исковете за неимуществени вреди, предявени от П. И. Г.(66 г.), Д. П. Г.(30 г.) и М. П. Г.(42 г.), като наследници на Г. Д. Г. (64 г.), уважени за сумите по 200 000 лв.

Св. Н. Ц. Г. - снаха на покойната, разказва, че след нейната смърт преживелият съпруг П. прекарал два инсулта, а на свой ред съпругът на свидетелката - Д., получил високо кръвно и към момента бил на терапия. Двамата живеели от 2000 г. в едно домакинство заедно с покойната Г., а ищецът М. Г., живеел отделно, макар и в същото село. След инцидента ищите са ползвали психиатрични консултации.

При тези данни, съдът прием, че за преживелият своята съпруга ищец се следва обезщетение в размер на 110 000 лв., а обезщетението на Д. Г.и М. Г. възлиза на по 100 000 лв. – първият ищец е загубил най-близкият си спътник в живота, а останалите ищци имат свои семейства и относителна самостоятелност, макар и в действителност да са имали близки отношения с майка си и чести контакти.

7.1. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от Г. Г. П. (11 г.) и Р. Г. И. (16 г.) като наследници на Л. Г. С. (37 г.), уважени за сумата от по 250000 лв.

Като свидетел е разпитан Н. Ц. Н. - съсед на семейството. Същият е подчертал, че трагедията, стресът и страданието за двете деца са огромни – Г. започнал да заеква, а Р. не била добре с нервите. Баща им също починал и двете деца изгубили всякаква родителска опора, били гледани само от баба си, като свидетелят и семейство му също помагали в отглеждането им. Трагичността на събитията се усилила, от факта, че Р. имала бал. Хората

плащали на Г., който извършвал определена работа, като за издръжката на децата се ползвали социалните помощи и средства от приятели. При тези данни за безвъзвратно загубената родителска подкрепа, обич и семейна близост, в една сравнително ранна детска възраст, съдът приема, че на всеки от ищите се следва сумата от по 120 000 лв.

7.2. По исковете за имуществени вреди, претърпени от същите ищци съдът намира, че решението на СОС следва да се потвърди, по изложени в т. 5.2 мотиви.

8. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от С. Д. Г. (44 г.) и Х. И. Г., починал в хода на процеса и заместен от Т. Х. Г., като наследници на М. Х. Г. (22 г.), уважени за сумата от по 250 000 лв.

Св. Я. В.а З. - леля на починалата М., посочва, че ищцата С. Г. била на злополучния кораба с двете си дъщери, но след трагедията се върнала само с едната от тях. Загубата била тежка за цялото семейство, ищите не били на себе си, дълго време посещавали психиатри, като ищцата Г. приемала лекарства и до днес. Бащата на покойната - Х., починал в хода на настоящото производство, не успял да преживее случилото се. Относно влошеното здравословно състояние на ищцата С. Г. са представени медицински документи - болнични листове за периода 2009 г.-2010 г., отразяващи остра стресова реакция, депресивно разстройство, изострена дуоденална язва – л. 225 и сл. От Служебна бележка от 09.12.2010 г., издадена от Център по психично здраве и превенция към ВМА (л. 240), се установява, че за периода 05.09.2009 г. до м. 12.2010 г. С. Г. и Т. Г. са провеждали консултации с психолог.

С оглед доказателствата, събрани в процеса справедливия размер на обезщетението за претърпените от ищите неимуществени вреди възлиза на сумата от по 120 000 лв. (като Х. Г.е заместен в процеса от Т. Х. Г.). Родителите са загубили своята дъщеря, при трагични обстоятелства в една млада нейна възраст и безспорно това е дало тежък емоционален отпечатък върху живота им.

Що се касае до претенцията на С. Д. Г. за присъждане на обезщетение за имуществени вреди в размер на 256, 60 лв., представляващи извършени разходи за лечение, съдът намира, че същите са в пряка причинна връзка с процесните трагични събития, тъй като представените фактури установяват

закупуване на медикаменти, съгласно лекарско предписание, като периодът на закупуването на лекарствата съвпада с период, следващ този, през който е настъпил процесният инцидент. Следователно, тези разноси са били извършени именно във връзка с претърпените психически страдания и проведени консултации със специалист. Поради изложените съображения претенцията за имуществени вреди следва да бъде уважена, ведно с претенцията за законна лихва върху сумата, считано от 06.09.2009 г. до окончателното ѝ заплащане.

9. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от С. К. Г. (27 г.) и М. К. Г. (24 г.) като наследници на З. Ц.а Г. (48 г.), уважени за сумата от по 220000 лв.

Св. Д. С. Л. - вуйна на ищците, сочи, че децата изключително тежко преживели смъртта на майка си, още повече, че малко след това (2010 г.) починали и баща им, и баба им. Ищците останали самотни, в дълбока мъка, като след трагедията е изчезнала топлината в семейството. Свидетелката разказва, че къщата им била тъмна и черна, а те се прибирали в нея, където нямало ни майка, ни баща. Тази картина описва като грозна и много болезнена.

При така събраните доказателства и поради преживените болка и страдание от внезапната загуба на своята майка, на ищците се следва сумата от по 100 000 лв.

10. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от Г. К. Г. (80 г., починал и заместен от С. Н. и М. Г.), С. Г. Н. (51 г.) и М. Г.Г. (54 г.), като наследници на Д. М.а Г.а (74 г.), уважени за следните суми: а) за Г. Г. - в размер на 200000 лв.; б) за С. Н. - в размер на 180000 лв. и в) за М. Г. - в размер на 180000 лв.

Свидетелят Н. Н. - зет на покойната Д. Г.а, сочи, че ищците били в чужбина, когато научили новината за смъртта на Д.. Всички присъствали на погребението. М. живеел в Гърция от десетина години и идвал в България два-три пъти годишно. Разказва, че Г. бил на 80 години, като след година и внукът му починал и всичко в този дом се разбило. Грижите за Г. поели свидетелят и неговата съпруга - ищцата С. Н..

За да определи размера на обезвредата съдът отчита, че преживелият съпруг е останал без подкрепата на своя партньор, на една вече напреднала

възраст, в която е имал нужда от опора, а останалите ищци живеят в отделни домакинства, в чужбина, като контактуването със загиналата е било поради това обстоятелство в ограничени параметри. Ето защо обезщетението е справедливо по размер спрямо С. Н. и за М. Г. за сумите от 90 000 лв., а за Г. Г. (преживелия, но понастоящем вече починал съпруг, заместен от С. Н. и М. Г. в процеса) - в размер на 100 000 лв.

11. По исковете за обезщетение за неимуществени вреди, предявени от Г. Ц. Б. (45 г.) и Н. Ц. Б. (41 г.) като наследници на Л. Н. Б.а (69 г.), уважени за сумата от по 200000 лв.

Св. М. Б.а - внучка на починалата Л. и общуваща интензивно с ищците, разказва, че неочакваната смърт била тежко преживяна, още повече, че Л. била човек, който сплотявал и уравнивявал, а след нейната загуба всичко се преобърнало. Н. живеел заедно с починалата, като след инцидента останал сам, с високо кръвно, получил микроинсулт и бил приет в болница. Свидетелката установява, че баща ѝ - ищецът Г. Б., също бил приет в болница, тъй като получил диабет от стреса и все още се лекувал.

Предвид установеното чрез гласните доказателства съдът счита, че справедливият размер на обезщетението за претърпените от всеки от ищците неимуществени вреди възлиза на сумата съответно 110 000 за Н. Б., който е останал сам без свое семейство, и в размер на 100 000 лв. за Г. Б., който е живеел отделно със свои близки.

12. По исковете за неимуществени вреди, предявени от Ц. И. Ф. (34 г.) и Р. И. Г. (31 г.) като наследници на Н. Н. П. (56 г.), уважени в размер на по 210000 лв.

Св. Н. А. Ф. - съпруг на ищцата Ц. Ф., изтъква, че всички преживели трагедията тежко, особено след като Р. се завърнала от Македония, където трябвало да разпознае тялото на майка си и да сподели със сестра си преживяното, тя била изпаднала в шок. Разказва, че косата на съпругата му (на 34 години) побеляла за дни. Отражение дало и това, че наскоро баща ѝ също починал при трудова злополука. Пояснява, че починалата била част от задружното им семейство, помагала с отглеждането на децата, а сега домът бил празен, без близък човек. Загубата все още причинявала страдания.

Съдът намира, че предвид установеното от фактическа страна за претърпените от ищците болки и страдания справедливият размер на

обезщетението за претърпените от всеки от тях неимуществени вреди възлиза в размер по 100 000 лв.

13. По исковете за претърпени неимуществени вреди, предявени от И. В. М. (44 г.) и Н. В. Л. (38 г.) като наследници на Г. Н. Л. (68 г.), уважени за сумата от по 200 000 лв.

Св. С. Б. М. сочи, че ищците изживели тежко смъртта на майка си, мъката била огромна, отразила се на лицата и поведението им, те се затворили за дълго, отсъствали от работа, посещавали психолози, приемали лекарства. Ищцата Н. Л. живяла с майка си, но след нейната смърт се преместила да живее в друго населено място.

С оглед интензитета на негативните преживявания, претърпени от ищците в следствие смъртта на тяхната наследодателка, съдът намира, че справедливият размер на обезщетението за неимуществени вреди е в размер на по 100000 лв. за всеки, тъй като няма данни негативните преживявания да са били с различен интензитет за някоя от ищците.

14. По исковете за претърпени неимуществени вреди, предявени от М. П. П. (57 г.), К. П. П. (27 г.) и Р. П. П. (25 г.) като наследници на П. К. П. (63 г.), уважени за сумата от по 200000 лв.

Сестрата на покойния П. П. – В. К. П. разказва, че съпругата на П. - ищцата М. П., която също била на мястото на инцидента, изпратила съобщение до синовете си, за да съобщи новината за смъртта на баща им. Свидетелката изяснява, че семейството било задружно, а децата се нуждаели от баща, от финансова и морална подкрепа, а единият от синовете страдал от диабет. Покойният П. бил пенсионер, много работлив, помагал на синовете си и жена си, на семейството на сестра си. Мъката била голяма и до ден днешен. Ищците К. П. и Р. П. вече били големи, наскоро единият е завършил Техническия университет, но и двамата са безработни.

Съдът намира, че справедливият размер на обезщетението за неимуществени вреди за всеки от ищците възлиза в размер по 100 000 лв.

Въззивният съд приема за неоснователно възражението, че ищците са получили вече частично плащане на застрахователно обезщетение за претърпените неимуществени вреди, което следва да бъде приспаднато. Няма спор, че между „Национална компания за осигуряване” АД, Република Македония, и ДПТУ „Илинден Турист” ЕООД е сключен договор за

задължителна застраховка „Злополука” на пътниците в обществения транспорт (застрахователна полица № 02757/001344 от 15.07.2009 г. т. 6, л. 1867), с действие към момента на събитията. Покрит риск по силата на договора е смърт от нещастен случай. Соченото съглашение съставлява договор за лично застраховане с цел заплащане на глобална застрахователна сума на ползващите се трети лица (при настъпване на риска). В този смисъл заплащането на уговорената застрахователна сума няма обезщетителна функция и се дължи наред с другите обезщетения. Аргумент за сочения извод е действащия към момента чл. 238, ал. 2 КЗ (отм.), съгласно който текст застрахованият или третото ползващо се лице имат право на застрахователна сума и в случаите, когато онзи, който е причинил вредата, е длъжен да обезщети застрахования или вече го е обезщетил, както и ако застрахованият е получил заплащане по друг застрахователен договор. Според ППВС № 4/25.V.1961 г. – „Получената от увредения застрахователна сума по лична застраховка за живот или злополука не се приспада от обезщетението по чл. 45 ЗЗД, тъй като в случая се касае до личен договор за застраховка.”. В този смисъл и практика на ВКС (напр. Решение № 116 от 3.07.2017 г. на ВКС по т. д. № 1921/2016 г., I т. о., ТК), която сочи на възможност за кумулиране на посоченото застрахователно плащане и обезщетения за други вреди. Ето защо изплатената сума на ищците от по 3583,33 евро не следва да се приспада от размера на обезщетението определено с настоящото решение.

Предвид всички изложение доводи и аргументи, решението на ОС следва частично да се отмени само досежно размерите на присъдени обезщетения. При неминуемо отчитане на трагичността на нещастните събития и без да се подценяват обема и тежестта на преживените мъка и страдания, въззивния съд намира, че обезщетителните плащания следва да бъдат съобразени с практиката на съдилищата относно инциденти настъпили през 2009 г., като сумите посочените по-горе отчитат определите към тази дата обезщетения за загуба на близки при транспортни инциденти.

Жалбоподателят не е претендирал разноски, а за един адвокат на ответниците по жалбата по реда на чл. 38 ЗА се следва възнаграждение в размер на 32 818,88 лв. за въззивна инстанция.

Воден от горните мотиви съдът

РЕШИ:

ОТМЕНЯ Решение № 12/11.01.2017 г., гр. д. № 743/2012 г., СОС, ГО, 2 състав, в частта, в която са уважени предявените искове срещу „ДНВ ГЛ СЕ” (DNV GL SE), с предходно търговско наименование „Германишер Лойд” АД, вписано в ТР при Районен съд гр. Хамбург, ФРГ с HRB 115442, със седалище и адрес на управление ФРГ, гр. Хамбург, 20457, ул. „Броокторкей” № 18, с правно основание чл. 49 ЗЗД, във вр. с чл. 45, ал. 1 ЗЗД за заплащане на обезщетение за причинени неимуществени вреди по ищци и суми, както следва:

1) за Д. Г. Д., ЕГН: ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

2) за И. Г.М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

3) за Я. Н. М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейната майка К. И. М., ЕГН *****;

4) за Я. Н. М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейния баща Н. Н. М., ЕГН *****;

5) за Н. Н. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейната майка К. И. М., ЕГН *****;

6) за Н. Н. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейния баща Н. Н. М., ЕГН *****;

7) за Д. Т. С., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

8) за Т. Т. С.-П., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

9) за В. Я. С., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

10) за З. И. Д., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения

размер от 200000 лв.;

11) за П. И. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

12) за П. И. Г., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

13) за Д. П. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

14) за М. П. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

15) за Г. Г. П., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

16) за Р. Г. И., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

17) за С. Д. Г., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

18) за Т. Х. Г., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

19) за С. К. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

20) за М. К. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

21) за Г. К. Г., ЕГН ***** (заместен в процеса от наследниците си М. Г.Г. и С. Г. Н.) над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

22) за С. Г. Н., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

23) за М. Г.Г., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

24) за Г. Ц. Б., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

25) за Н. Ц. Б., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

26) за Ц. И. Ф., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 210000 лв.;

27) за Р. И. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 210000 лв.;

28) за И. В. М., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

29) за Н. В. Л., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

30) за М. П. П., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

31) за К. П. П., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.

32) за Р. П. П., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

33) за Д. Г.Д., ЕГН над сумата от 120000 лв., до присъдения размер от 140 000 лв.

34) за М. Д.Д., ЕГН над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 140 000 лв.

34) за Г. Д.Д., ЕГН над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 140 000 лв.

както и в частта, в която на основание чл. 78, ал. 6 ГПК, във вр. с чл. 83, ал. 2 ГПК „ДНВ ГЛ СЕ” (DNV GL SE) е осъдено да заплати по сметка на бюджета на СОС сумата над 146 355,54 лв. до присъдения размер от 283 555,54 лв., представляваща държавна такса за разглеждане на предявените искиове, като ПОСТАНОВЯВА:

ОТХВЪРЛЯ предявените искиове срещу „ДНВ ГЛ СЕ” (DNV GL SE), с предходно търговско наименование „Германишер Лойд” АД с правно основание чл. 49 ЗЗД, във вр. с чл. 45, ал. 1 ЗЗД за заплащане на обезщетение за причинени неимуществени вреди по ищци и суми, както следва:

1) за Д. Г. Д., ЕГН: ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

2) за И. Г.М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

3) за Я. Н. М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейната майка К. И. М., ЕГН *****;

4) за Я. Н. М., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейния баща Н. Н. М., ЕГН *****;

5) за Н. Н. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейната майка К. И. М., ЕГН *****;

6) за Н. Н. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв. за причинените ѝ неимуществени вреди от смъртта на нейния баща Н. Н. М., ЕГН *****;

7) за Д. Т. С., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

8) за Т. Т. С.-П., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

9) за В. Я. С., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

10) за З. И. Д., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

11) за П. И. И., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

12) за П. И. Г., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

13) за Д. П. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

14) за М. П. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

15) за Г. Г. П., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

16) за Р. Г. И., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

17) за С. Д. Г., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

18) за Т. Х. Г., ЕГН ***** над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 250000 лв.;

19) за С. К. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

20) за М. К. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 220000 лв.;

21) за Г. К. Г., ЕГН ***** (заместен в процеса от наследниците си М. Г.Г. и С. Г. Н.) над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

22) за С. Г. Н., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

23) за М. Г.Г., ЕГН ***** над сумата от 90000 лв. до присъдения размер от 180000 лв.;

24) за Г. Ц. Б., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

25) за Н. Ц. Б., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

26) за Ц. И. Ф., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 210000 лв.;

27) за Р. И. Г., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 210000 лв.;

28) за И. В. М., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

29) за Н. В. Л., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

30) за М. П. П., ЕГН ***** над сумата от 110000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.;

31) за К. П. П., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения размер от 200000 лв.

32) за Р. П. П., ЕГН ***** над сумата от 100000 лв. до присъдения

размер от 200000 лв.;

33) за Д. Г.Д., ЕГН *****, над сумата от 120000 лв., до присъдения размер от 140 000 лв.

34) за М. Д.Д., ЕГН *****, над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 140 000 лв.

34) за Г. Д.Д., ЕГН *****, над сумата от 120000 лв. до присъдения размер от 140 000 лв.

ПОТВЪРЖДАВА решението в останалата обжалвана част.

РЕШЕНИЕТО в останалата част като необжалвано е влязло в сила.

ОСЪЖДА на основание чл. чл. 38, ал. 2 ЗА „ДНВ ГЛ СЕ” (DNV GL SE), с предходно търговско наименование „Германишер Лойд” АД да заплати на адв. В. В. от САК, с адрес гр. ***, бул. „***” № ****, ет. * сумата от 32 818,88 лв. - адвокатско възнаграждение за безплатно процесуално представителство пред САС.

Решението може да се обжалва пред ВКС в месечен срок от съобщението до страните, че е изготвено.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____