

## РЕГЛАМЕНТ (ЕО) 2027/97 НА СЪВЕТА

от 9 октомври 1997 година

**относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия**

### СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 84, параграф 2 от него,

като взе предвид предложението на Комисията <sup>1</sup>,

като взе предвид становището на Икономическия и социален комитет <sup>2</sup>;  
като действа в съответствие с процедурата, предвидена в член 189*в* от Договора <sup>3</sup>;

(1) като има предвид, че в рамките на общата транспортна политика, е необходимо да се подобри степента на защита за пътници, жертви във въздушни произшествия;

(2) като има предвид, че правилата за отговорност в случай на произшествие се регулират с Международна конвенция за уеднаквяване на някои правила при международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г. или със същата Конвенция, така както тя е изменена в Хага на 28 септември 1955 г. и с Конвенцията от Гуадалахара от 18 септември 1961 г., съгласно конвенцията, която се прилага в отделния случай, като всяка от тях е наричана по-долу “Варшавската конвенция”; като има предвид, че Варшавската конвенция се прилага по целия свят както в полза на пътниците, така и на въздушните превозвачи;

(3) като има предвид, че установените с Варшавската конвенция граници на отговорността са прекалено ниски спрямо днешните икономически и социални условия и често водят до продължителни правни действия, които вредят на имиджа на въздушния транспорт; като има предвид, че вследствие на това, държавите-членки в различна степен са увеличили тези граници и така са установили транспортни условия, които се променят в рамките на вътрешния авиационен пазар;

(4) като има предвид, че освен това, Варшавската конвенция се прилага само за международния транспорт; като има предвид, че на вътрешния авиационен

---

<sup>1</sup> ОВ С 104, 10.4.1966, стр. 18 и ОВ С 29, 30.1.1997, стр. 10.

<sup>2</sup> ОВ С 212, 22.7.1996, стр. 38.

<sup>3</sup> Становище на Европейския парламент от 17 септември 1996 г. (ОВ № С 320, 28.10.1996, стр. 30), Обща позиция на Съвета от 24 февруари 1997 г. (ОВ С 123, 21.4.1997, стр. 89) и Решение на Европейския парламент от 29 май 1997 г. (ОВ L 240, 24.8.1992, стр. 1).

пазар, разграничаването на вътрешен и международен транспорт е премахнато; като има предвид, че поради това, следва естеството и степента на отговорност да са еднакви както за националния, така и за международния транспорт;

(5) като има предвид, че задълбочените преразглеждане и преглед на Варшавската конвенция са дългоочаквани и в дългосрочна перспектива, в международен план, ще представляват по-уеднаквено и по-приложимо решение на въпроса за отговорността на въздушните превозвачи в случаи на произшествие; като има предвид, че усилията да се увеличи границата на отговорността, наложена от Варшавската конвенция, ще продължат чрез преговори на многостранна основа;

(6) като има предвид, че съгласно принципа на субсидиарност, действие на Общността е желателно с оглед постигането на хармонизация в сферата на отговорността на въздушните превозвачи и би могло да послужи за пример за засилена защита на пътниците в световен мащаб;

(7) като има предвид, че е подходящо да се отстранят всички парични граници на отговорността, предвидени в член 22, параграф 1 от Варшавската конвенция или всяко друго правно или договорно ограничение, съгласно настоящите тенденции на международно равнище;

(8) като има предвид, че за да се избегне жертвите на произшествия да не бъдат обезщетени, въздушните превозвачи от Общността, при всяко предявено искане за , за смърт, наранявания или друга телесна повреда на пътник по смисъла на член 17 от Варшавската конвенция, трябва да се откажат от каквато и да е защита съгласно член 20 от Варшавската конвенция до определена граница;

(9) като има предвид, че въздушните превозвачи на Общността могат да бъдат освободени от отговорност в случаи на грешка на засегнатите пътници;

(10) като има предвид, че е необходимо да се изяснят задълженията, които произтичат от настоящия регламент в светлината на член 7 от Регламент 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г.<sup>4</sup> относно лицензиите на въздушните превозвачи; като има предвид, че в това отношение въздушните превозвачи на Общността трябва да са сигурни в определени граници, установени от настоящия регламент;

(11) като има предвид, че въздушните превозвачи на Общността трябва винаги да могат да предявят иск срещу трети страни;

(12) като има предвид, че бързи авансови плащания могат значително да подпомогнат увредените пътници или физическите лица с право на

---

<sup>4</sup> ОВ L 240, 24.8.1992, стр. 1.

обезщетение за да посрещнат непосредствените разходи след въздушно произшествие;

(13) като има предвид, че правилата за естеството и ограничаването на отговорността в случай на смърт, нараняване или друга телесна повреда на пътника са част от транспортните условия в договора за въздушен транспорт между превозвача и пътника; като има предвид, че с оглед намаляването на рисковете от нарушаване на конкуренцията, превозвачите от трети страни трябва надлежно да информират пътниците за транспортните условия;

(14) като има предвид, че е подходящо и необходимо паричните граници, изразени в настоящия регламент да бъдат преглеждани с оглед отчитане на икономическото развитие и развитието на международните форуми;

(15) като има предвид, че преразглеждането на Варшавската конвенция е в ход в рамките на Международната организация за гражданска авиация (ИКАО); като има предвид, че като, междувременно, приема временни мерки, Общността ще подобри защита на пътниците; като има предвид, че Съветът трябва да прегледа настоящия регламент възможно най-бързо след преразглеждането на Варшавската конвенция от ИКАО,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

#### *Член 1*

Настоящият регламент определя задълженията на въздушните превозвачи от Общността по отношение на отговорността им към пътниците в случай на произшествие за вреди, настъпили в случай на смърт, нараняване или всякакъв друг вид телесна повреда на пътника, непосредствено след причиняването на вредата вследствие на произшествие, произтекло на борда на самолета , , или в хода на която и да е операция по качването или слизането.

#### *Член 2*

По смисъла на настоящия регламент:

а) “въздушен превозвач” е предприятие за въздушен транспорт, притежател на валидна лицензия за експлоатация;

б) “въздушен превозвач на Общността ” е предприятие за въздушен транспорт, притежател на валидна лицензия за експлоатация, издадена от държава-членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) 2407/92;

в) “лице с право на обезщетение” е пътник или лице, което може да предявява претенции за обезщетение в качеството си на такъв пътник в съответствие с приложимото право;

г) “екю” е разчетна единица при формиране на бюджета на Европейските общности съгласно членове 207 и 209 от Договора;

д) “СПТ” са специални права на тираж, както са определени от Международния валутен фонд;

е) “Варшавска конвенция ” е Международна конвенция за уеднаквяване правила при международния въздушен превоз подписана във Варшава на 12 октомври 1929 на някои г. или Варшавската конвенция, както е допълнена в Хага на 28 септември 1955 г., или още Конвенция, която допълва Варшавската конвенция, подписана в Гуадалахара на 18 септември 1961 г., в зависимост от това коя от тях е приложима за съответния договор за превоз на пътници, заедно с всички действащи международни инструменти, които я допълват или произтичат от нея .

### *Член 3*

1. а) отговорността на въздушен превозвач от Общността за вреди, в случай на смърт, нараняване или каквато и да е телесна повреда, претърпени от пътника в случай на произшествие, не може да бъде предмет на някакво парично ограничение, определено от закон, конвенция или договор.

б) задължението за застраховане, постановено в член 7 от Регламент (ЕИО) 2407/92, се разбира като изискващо въздушния превозвача от Общността да бъде застрахован при максимално ниво, изисквано от параграф 2 и следователно до разумно ниво.

2. За всяка вреда в рамките на сума в екю, еквивалентна на 100 000 СПТ, въздушният превозвач от Общността няма да се освобождава или да намалява своята отговорност, като доказва, че той или неговите агенти са предприели всички необходими мерки за избягване на вредата или че за него или за тях не е било възможно да предприемат такива мерки.

3. Независимо от разпоредбите на параграф 2, съгласно приложимото право, въздушният превозвач на Общността може да бъде освободен, изцяло или частично, от неговата отговорност, ако приведе доказателството, че грешката на ранения или починал пътник представлява причината за вредата или е допринесла за нея.

### *Член 4*

В случай на смърт, нараняване на пътника или каквато и да е телесна повреда, претърпяна от пътника в случай на произшествие никоя разпоредба в настоящия регламент не може да се тълкува:

а) като посочваща въздушният превозвач от Общността като единствена страна за покриване на вредите; или

б) като ограничаваща правото на въздушния превозвач от Общността да иска обезщетение от трета страна съгласно приложимото право.

#### *Член 5*

1. Въздушният превозвач от Общността, с необходимата надлежност и, във всеки случай, не по-късно петнадесет дни след като се идентифицира физическото лице с право на обезщетение, прави авансово плащане на това лице, което ще му позволи да посрещне непосредствените икономически нужди, пропорционално на претърпените материални щети.

2. Без да се нарушава параграф 1, авансовото плащане не трябва да бъде по-малко от еквивалента на 100 000 СПТ за всеки пътник, в случай на смърт.

3. Авансовото плащане не представлява признаване на отговорността и може да бъде приспаданото от всяка последващо изплатена сума в зависимост от отговорността на въздушния превозвач от Общността; тя не се възстановява, освен в случаите, предвидени в член 3, параграф 3, или когато, впоследствие, се докаже, че грешката на лицето, на което е изплатена сумата, е станала причина или е допринесла за вредата, или това лице не е имало право на обезщетение.

#### *Член 6*

1. Разпоредбите на членове 3 и 5 трябва да фигурират в транспортните условия на въздушните превозвачи от Общността.

2. Подходяща информация за разпоредбите на членове 3 и 5, при поискване, ще бъде предоставяна на пътниците в агенциите на въздушните превозвачи от Общността, в пътните агенции и всички места за продажба. Билетът или негов еквивалент ще съдържа обобщения на изискванията, изразени с ясен и разбираем език.

3. Въздушните превозвачи, които са установен извън Общността, които действат от и за Общността или в нея, и не прилагат разпоредбите на член 3 и 5, изрично и ясно уведомяват пътниците за това при закупуването на билета в агенцията на превозвача, в пътна агенция или на билетни гишета, разположени на територията на държавите-членки. Въздушните превозвачи предоставят на пътниците формуляр, който уточнява техните условия. Фактът, че само границата на

отговорността е посочена на билета или неговия еквивалент, не представлява достатъчна информация.

#### *Член 7*

Не по-късно от две години след влизането в сила на настоящия регламент, Комисията ще изготви доклад за прилагането на настоящия регламент, който, между другото, ще отчита икономическото развитие и развитието на международните форуми. Такъв доклад може да се придружава от предложения за преразглеждане на настоящия регламент.

#### *Член 8*

Настоящият регламент влиза в сила една година след датата на публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички страни-членки.

Съставено в Люксембург на 9 октомври 1997 година.

*За Съвета:*

*Председател*

**M. DELVAUX-STEHRER**