

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 889/2002 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 13 май 2002 година

за изменение на Регламент(ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността
на въздушните превозвачи в случай на произшествия

(Текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаване на Европейската общност, и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ¹,

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ²,

в съответствие с процедурата, предвидена в член 251 от Договора ³,

като имат предвид, че:

- 1) в рамките на общата транспортна политика е важно да се осигури адекватно равнище на обезщетение за пътниците, жертви на въздушни произшествия;
- 2) на 28 май 1999 г. в Монреал бе подписана нова конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, която установява нови международни правила за отговорността в случай на произшествие за международните въздушни превози, които заменят тези, предвидени във Варшавската конвенция от 1929 г. и нейните последващи изменения ⁴;
- 3) Варшавската конвенция ще продължи да съществува редом с Конвенцията от Монреал за неопределен период от време;
- 4) Конвенцията от Монреал предвижда режим на неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в самолети;
- 5) Общността подписа Конвенцията от Монреал, заявявайки намерението си да стане страна по споразумението, като го ратифицира;

¹ ОВ С 337 Е, 28. 11. 2000 г., стр. 68 и
ОВ С 213 Е, 31. 7. 2001 г., стр. 298.

² ОВ С 123, 25. 4. 2001 г., стр. 47.

³ Становище на Европейския парламент от 5 април 2001 г. (ОВ С 21, 24. 1. 2002 г., стр. 256), Обща позиция на Съвета от 19 декември 2001 г. (ОВ С 58 Е, 5. 3. 2002 г., стр. 8) и Решение на Европейския парламент от 12 март 2002 г.

⁴ ОВ L 194, 18. 7. 2001 г., стр. 38.

- 6) необходимо е да се измени Регламент(ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия ⁵, за да бъде приведен в съответствие с разпоредбите на Конвенцията от Монреал, като по този начин се създаде уеднаквена система за отговорност за международните въздушни превози;
- 7) настоящият регламент и Конвенцията от Монреал засилват защитата на пътниците и на техните наследници и не могат да бъдат тълкувани по начин, който да отслабва тяхната защита по отношение действащото законодателство към датата на приемането на настоящия регламент;
- 8) на вътрешния авиационен пазар на Общността разграничението между национални и международни превози бе премахнато и е възможно да се постигне еднакво равнище и еднакъв характер на отговорност в международните и националните превози в рамките на Общността;
- 9) съгласно принципа на субсидиарността е желателно действие на равнище Общност, за да се създаде единен набор от правила за всички въздушни превозвачи на Общността;
- 10) целесъобразна е система за неограничена отговорност в случай на смърт или на нараняване на пътници в рамките на една сигурна и модерна система на въздушен превоз;
- 11) въздушният превозвач на Общността не следва да може да се позовава на член 21, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, освен ако се докаже, че вредата се дължи на небрежност или на друго неправомерно действие или пропуск на превозвача или на неговите служители или пълномощници;
- 12) уеднаквени ограничения на отговорността в случай на загуба, повреда или унищожаване на багаж и за вредите, причинени от закъснения, които се прилагат за всички действия, извършвани от превозвачи на Общността, гарантират прости и ясни правила както за пътниците, така и за въздушните компании и позволяват на пътниците да установят кога е необходима допълнителна застраховка;
- 13) за въздушните превозвачи на Общността би било непрактично, а за техните пътници – объркващо, ако се налага да прилагат в мрежите си различни режими за отговорност според различните обслужвани маршрути;
- 14) желателно е да се помогне на жертвите на катастрофи и на техните наследници да посрещнат краткосрочните си финансови нужди в рамките на периода, който следва непосредствено дадена катастрофа;

⁵ ОВ L 285, 17. 10. 1997 г., стр. 1.

- 15) член 50 от Конвенцията от Монреал изисква страните по нея да гарантират, че въздушните превозвачи са адекватно застраховани и е необходимо да се държи сметка за член 7 от Регламент(ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушните превозвачи⁶ при прилагането на настоящата разпоредба;
- 16) желателно е да се предостави на всеки пътник основна информация за прилаганите правила на отговорност, за да може той да предприеме допълнителни действия по застраховане преди пътуването, ако е необходимо;
- 17) необходимо е да се преразгледат сумите, установени в настоящия регламент, за да се отчете инфлацията и всякакво преразглеждане на границите на отговорността в Конвенцията от Монреал;
- 18) ангажимент на държавите-членки е да приемат допълнителни разпоредби, които са евентуално необходими, за да се приложи Конвенцията от Монреал в точките, които не са покрити от Регламент (ЕО) № 2027/97,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕО) № 2027/97 се изменя, както следва:

1. Заглавието се заменя със следния текст:

“Регламент(ЕО) № 2027/97 на Съвета от 9 октомври 1997 г. относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж”.

2. Член 1 се заменя със следния текст:

“Член 1

Настоящият регламент прилага съществените разпоредби на Конвенцията от Монреал относно въздушния превоз на пътници и на техния багаж и установява някои допълнителни разпоредби. Той разширява същевременно приложението на тези разпоредби за въздушните превози, осъществявани на територията на отделна държава-членка.”

3. Член 2 се заменя със следния текст:

“Член 2

⁶ ОВ L 240, 28.8.1992 г., стр. 1.

1. 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 въздушен превозвач, притежател на валидна лицензия за експлоатация, издадена от държава-членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2027/97;

в) “лице с право на обезщетение” е пътник или всяко лице, което може да предявява претенции за обезщетение от името на въпросния пътник в съответствие с приложимото право;

г) “багаж” е, при липса на друго определение, всеки багаж, регистриран или нерегистриран по смисъла на член 17, параграф 4 на Конвенцията от Монреал;

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

е) “Варшавска конвенция” е конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно международния въздушен превоз, подписана във Варшава на 12 октомври 1929 г., или Варшавската конвенция така, както е изменена в Хага на 28 септември 1955 г., или още Конвенцията, която допълва Варшавската конвенция, подписана в Гуадалахара на 18 септември 1961 г.;

ж) “Конвенция от Монреал” е конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, подписана в Монреал на 28 май 1999 г.

2. Понятията, съдържащи се в настоящия регламент, които не са определени в параграф 1, са еквивалентни на тези, използвани в Конвенцията от Монреал.”

4. Член 3 се заменя със следния текст:

“Член 3

1. Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение пътниците и техния багаж се ръководи от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност.

2. Задължението за застраховка, установено в член 7 от Регламент (ЕИО) № 2407/92, доколкото тя засяга отговорността относно пътниците, се разбира като задължение за въздушния превозвач на Общността да бъде застрахован до равнище, гарантиращо, че всички лица, имащи право на обезщетение, ще получат цялата сума, за която могат да претендират по силата на настоящия регламент.”

5. Добавя се следният член:

“Член 3а

Допълнителната сума, която съгласно член 22, параграф 2 от Конвенцията от Монреал може да бъде поискана от въздушен превозвач на Общността, когато пътник прави специална декларация за интерес относно доставката на неговия багаж по местоназначение, се базира на тарифа, зависеща от разходите, за превоз и застраховка на съответния багаж, които са в повече от разходите, понесени за съответния багаж, оценени в или до размера на ограничението на отговорността. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване.”

6. Член 4 се заличава;

7. Член 5 се заменя със следния текст:

“Член 5

1. Незабавно и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни, след като е била установена самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, въздушният превозвач на Общността превежда на това лице аванс, позволяващ му да посрещне непосредствените си нужди пропорционално на понесената вреда.

2. Без да се нарушават разпоредбите на параграф 1, размерът на авансовото плащане не трябва да е по-малък от еквивалента в евро на 16 000 СПТ на пътник в случай на смърт.

3. Авансовото плащане не представлява признание за отговорност и авансът може да бъде приспаднал от всяка сума, платена впоследствие в зависимост от отговорността на въздушния превозвач на Общността; тя не е възстановима освен в случаите, предвидени в член 20 от Конвенцията от Монреал, или когато лицето, което получило авансовото плащане, не е имало право на обезщетение.”

8. Член 6 се заменя със следния текст:

“Член 6

1. Всеки въздушен превозвач, когато продава услуги по въздушен превоз в Общността, гарантира, че резюме на основните разпоредби, ръководещи отговорността за пътниците и техния багаж, включващи крайните срокове, предвидени за предприемане на действие за обезщетяване и възможността да се направи специална декларация за багажа, е на разположение на пътниците във всички пунктове за продажба, включително при продажбата по телефона или по интернет. С оглед съгласуването с това изискване за информиране въздушните превозвачи на Общността използват информационната бележка, посочена в

приложението. Такова резюме или такава бележка не трябва да служат за основание за претенция за обезщетение, нито да бъдат използвани за тълкуване на разпоредбите на настоящия регламент или на Конвенцията от Монреал.

2. Освен изискванията за информиране, установени в параграф 1, всички въздушни превозвачи, с оглед на услугите по въздушен превоз, продадени или закупени в Общността, предоставят на всеки пътник в писмена форма:

приложимото за съответния полет ограничение на отговорността на превозвача в случай на унищожаване, загуба или повреда на багаж, както и предупреждението, че за всеки багаж, чиято стойност е по-висока от посочената, трябва да бъде сигнализирано на въздушната компания в момента на регистрирането или да бъде изцяло застрахован от пътника преди пътуването,

приложимото за съответния полет ограничение на отговорността на превозвача в случай на вреда, причинена от закъснение.

3. За всички транспортни операции, осъществявани от въздушни превозвачи на Общността, посочените граници съгласно изискванията за информиране, предвидени в параграфи 1 и 2, са тези, установени от настоящия регламент, освен ако въздушният превозвач на Общността не установи по своя воля по-високи граници. За всички транспортни операции, осъществени от въздушни превозвачи, които не са от Общността, параграфи 1 и 2 се прилагат само по отношение на превозите, осъществени към, от или в рамките на Общността.”

9. Член 7 се заменя със следния текст:

“Член 7

Най-късно три години след датата, на която започне прилагането на Регламент (ЕО) № 889/2002 ^{*}, Комисията изготвя доклад за прилагането на настоящия регламент. Комисията проучва по-специално необходимостта от преразглеждане на посочените суми в съответните членове от Конвенцията от Монреал в светлината на развитието на икономическото положение и уведомленията от страна на депозитаря на ИКАО.

10. Добавя се следното приложение:

“ПРИЛОЖЕНИЕ

Отговорност на въздушния превозвач по отношение на пътниците и техния багаж

^{*} ОВ L 40, 30.5.2002 г., стр. 2”;

Настоящата информационна бележка резюмира правилата за отговорност, които се прилагат от въздушните превозвачи на Общността в съответствие с изискванията на законодателството на Общността и Конвенцията от Монреал.

Обезщетение в случай на смърт или на нараняване

Не са установени никакви граници на отговорността в случай на нараняване или на смърт на пътник. За всяка щета в размер до 100 000 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута), въздушният превозвач не може да оспорва исканията за обезщетение. Над тази сума въздушният превозвач може да се защитава срещу жалба, като представи доказателство, че не е проявил небрежност или виновно поведение.

Авансови плащания

В случай на смърт или нараняване на пътник въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от петнадесет дни, считано от установяването самоличността на лицето, имащо право на обезщетение. В случай на смърт размерът на това авансово плащане не може да бъде по-малък от 16 000 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута).

Закъснение на пътниците

В случай на закъснение на пътниците въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумно предвидими мерки за тяхното избягване или ако е било невъзможно да се вземат такива мерки. Отговорността в случай на закъснение на пътниците е ограничена на 4 150 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута).

Закъснение на багажа

В случай на закъснение на багажа въздушният превозвач е отговорен за щетите, освен ако е взел всички разумни мерки за избягването им или ако е било невъзможно да вземе такива мерки. Отговорността в случай на закъснение е ограничена на 1 000 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута).

Повреда, загуба или унищожаване на багаж

Въздушният превозвач е отговорен в случай на повреда, загуба или унищожаване на багаж до размер от 1 000 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута). В случай на регистриран багаж той е отговорен дори и ако няма вина от негова страна, освен ако багажът е бил предварително повреден. В случай на нерегистриран багаж превозвачът е отговорен само ако има вина от негова страна.

По-високи граници на отговорност за багажа

Един пътник може да се ползва от по-висока граница на отговорността, като направи специална декларация най-късно в момента на регистрирането и като бъде натоварен с допълнителна такса.

Жалби за багаж

В случай на повреда, закъснение, загуба или унищожаване на багаж съответният пътник следва да подаде жалба в писмена форма пред въздушния превозвач възможно най-бързо. В случай на щети на регистриран багаж пътникът следва да подаде жалба в писмена форма в срок седем дни, а в случай на закъснение в отправянето на багаж - , в срок от двадесет и един дена, считано от датата, на която багажът е бил предоставен на негово разположение.

Съответна отговорност на превозвача, с когото е бил сключен договор, и на действителния превозвач

Ако въздушният превозвач, осъществяващ полета, не е същият, с когото е бил сключен договор, пътникът има право да отправи жалба или рекламация до единия или до другия. Ако името или кодът на един въздушен превозвач е вписан в билета, този превозвач е превозвачът, с когото е бил сключен договор.

Срок за подаване на иск

Всяко съдебно действие за щети трябва да бъде предприемано в рамките на две години считано от датата на пристигането на самолета или считано от датата, на която самолетът е трябвало да се приземи.

Основание за горепосочените правила

Горепосочените правила се основават на Конвенцията от Монреал от 28 май 1999 г., въведена в практиката на Общността с Регламент (ЕО) № 2027/97 (както е изменена от Регламент (ЕО) № 889/2002 г.) и от националното законодателство на държавите-членки.”

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейските общности*.

Той се прилага, считано от датата на неговото влизане в сила или от датата на влизането в сила на Конвенцията от Монреал за Общността, според това, коя е била последна.

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

Съставено в Брюксел на 13 май 2002 година.

За Европейския парламент:

Председател

P. COX

За Съвета:

Председател

J. PIQUÉ I CAMPS