

Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

► **V**

► **M1** РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2027/97 НА СЪВЕТА

от 9 октомври 1997

година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж ◀

(ОВ L 285, 17.10.1997, стр. 1)

Изменен с

Официален вестник

№ страница дата

► **M1**

Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година

L 140

2

30.5.2002

▼B▼M1**РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 2027/97 НА СЪВЕТА****от 9 октомври 1997****година относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и на техния багаж**▼B

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 189в 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, пострадали от 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 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 задълбоченото 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

<sup>(1)</sup> ОВ С 104, 10.4.1996 г., стр. 18 и ОВ С 29, 30.1.1997 г., стр. 10.<sup>(2)</sup> ОВ С 212, 22.7.1996 г., стр. 38.<sup>(3)</sup> Становище на Европейския парламент от 17 септември 1996 г. (ОВ С 320, 28.10.1996 г., стр. 30), Обща позиция на Съвета от 24 февруари 1997 г. (ОВ С 123, 21.4.1997 г., стр. 89) и Решение на Европейския парламент от 29 май 1997 г. (ОВ С 182, 16.6.1992 г., стр. 1).

## ▼B

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, общностно действие 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 (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г.<sup>(1)</sup> относно лицензите 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 би следвало 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 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 прегледани 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 защитата на пътниците; като има предвид, че Съветът би следвало да преразгледа настоящия регламент възможно най-бързо след преразглеждането на Варшавската конвенция от ИКАО,

<sup>(1)</sup> ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

▼ B

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

▼ M1*Член 1*

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

*Член 2*

1. По смисъла на настоящия регламент:

- а) „въздушен превозвач“ е предприятие за въздушен транспорт, притежател на валиден лиценз за експлоатация;
- б) „въздушен превозвач на Общността“ е въздушен превозвач, притежател на валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава-членка съгласно разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92;
- 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 от 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.

*Член 3*

1. Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда 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 по отношение на пътниците, се разбира като задължение за въздушния превозвач на Общността да бъде застрахован до равнище, гарантиращо, че всички лица, които имат право на обезщетение, ще получат цялата сума, за която могат да претендират по силата на настоящия регламент.

*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

▼ M1

декларация, чрез която заявява интерес относно доставката на неговия багаж по местоназначение, се базира на тарифа, зависеща от разходите за превоз и застраховка на съответния багаж, които са вповече от разходите, понесени за съответния багаж, оценени във или до размера на ограничението на отговорността. Тарифата се съобщава на пътниците при поискване.

---

*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 засягат 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 компенсиран срещу всяка сума, платена впоследствие в зависимост от отговорността на въздушния превозвач на Общността; тя не се възстановява, освен в случаите, предвидени в член 20 от Конвенцията от Монреал, или когато лицето, което е получило авансовото плащане, не е имало право на обезщетение.

*Член 6*

1. Всеки въздушен превозвач, когато продава услуги по въздушен превоз в Общността, гарантира, че във всички пунктове за продажба, включително при продажбата по телефона или по интернет, на разположение на пътниците има резюме на основните разпоредби, уреждащи отговорността по отношение на пътниците и техния багаж, включващи крайните срокове, предвидени за подаване на иск за обезщетение и възможността да се направи специална декларация за багажа. 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 като основание за иск 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 смърт или на нараняване, ако съществува такова ограничение,
  - приложимото за съответния полет ограничение на отговорността на превозвача в случай на унищожаване, погиване или повреда на багаж, както и предупреждението, че за всеки багаж, чиято стойност е по-висока от посочената, би трябвало 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.

**▼M1**

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.

*Член 7*

Най-късно три години след датата, на която започне да се прилага Регламент (ЕО) № 889/2002 <sup>(1)</sup> 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.

**▼B***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 държави-членки.

<sup>(1)</sup> ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2.



## ПРИЛОЖЕНИЕ

Отговорност на въздушния превозвач по отношение на пътниците и техния багаж

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 финансови 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 иск, като представи доказателство, че не е проявил небрежност или виновно поведение.

Авансови плащания

В случай на смърт или на нараняване на пътник въздушният превозвач трябва да извърши авансово плащане за покриване на непосредствените икономически нужди в срок от петнадесет дни, считано от установяването на 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).

Унищожаване, погиване или увреждане на багаж

Воздушният превозвач е отговорен в случай на унищожаване, погиване или увреждане 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, погиване 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 от седем дни, а в случай на закъснение при отправянето на багаж — в срок от двадесет и един дена и в двата случая 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

▼ M1

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

Съдебните иски за обезщетение трябва да бъдат подадени в рамките на две години, считано от датата на пристигането на самолета или считано от датата, на която самолетът е следвало 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 изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 г.) и националното законодателство на държавите-членки.