

32002R0889

30.5.2002

ОФИЦИАЛЕН ВЕСТНИК НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

L 140/2

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⁾,

след консултации с Комитета на регионите,

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 действа 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 зависимите от тях лица и не могат да бъдат тълкувани по начин, който да отслабва тяхната защита по отношение на 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 да бъде предприето действие на равнище Общност, за да се създаде единен набор от правила за всички въздушни превозвачи на Общността.

(10) Целесъобразно е да се въведе 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 би следвало да може да се позовава на член 21, параграф 2 от Конвенцията от Монреал, освен ако докаже, че вредата не се дължи на небрежност или на друго неправомерно действие или бездействие на превозвача или на неговите служители, или лицата, на които е възложил определена работа.

(12) Уеднаквените ограничения на отговорността в случай на погиване, увреждане или унищожаване на багаж и за вредите, причинени от закъснения, които се прилагат за всички действия, извършвани от превозвачи на Общността, ще гарантират прости и ясни правила както за пътниците, така и за въздушните компании и позволяват на пътниците да установят кога е необходима допълнителна застраховка.

⁽⁵⁾ ОВ L 285, 17.10.1997 г., стр. 1.

- (13) За въздушните превозвачи на Общността би било непрактично, а за техните пътници – обърквашо, 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 зависимите от тях лица да посрещнат краткосрочните си финансови нужди в рамките на периода, който следва непосредствено дадена катастрофа.
- (15) Член 50 от Конвенцията от Монреал изисква страните по нея да гарантират, че въздушните превозвачи са адекватно застраховани и е необходимо да се има предвид член 7 на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушните превозвачи ⁽¹⁾ при съобразяване с 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) Държавите-членки следва да приемат допълнителни разпоредби, които са евентуално необходими, за да се приложи Конвенцията от Монреал в точките, които не са обхванати от Регламент (ЕО) № 2027/97,
- 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.“

4. Член 3 се заменя със следния текст:

„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.“

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, 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.“

6. Член 4 се заличава;

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 година 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 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.“;

3. Член 2 се заменя със следния текст:

„Член 2

1. По смисъла на настоящия регламент:

а) „въздушен превозвач“ е предприятие за въздушен транспорт, притежател на валиден лиценз за експлоатация;

(¹) ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1.

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 засягат разпоредбите на параграф 1, размерът на авансовото плащане не трябва да е по-малък от еквивалента в евро на 16000 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.“

8. Член 6 се заменя със следния текст:

„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.

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 да се прилага 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.

(*) ОВ L 140, 30.5.2002 г., стр. 2.“;

10. Добавя се следното приложение:

„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 4150 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 1000 СПТ (приблизителна равностойност в местна валута).

Унищожаване, погиване или увреждане на багаж

Въздушният превозвач е отговорен в случай на унищожаване, погиване или увреждане на багаж до размер от 1000 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.

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

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

Съдебните искове 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.“

Член 2

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

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

За Съвета

Председател

J. PIQUEUR I CAMPS