

Регулатива (ЕЗ) бр. 889/2002 на Европскиот парламент и на Советот

од 13 мај 2002 година

за изменување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 на Советот за одговорноста на авиопревозниците во случај на несреќи

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 80 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет²,

по консултацијата со Комитетот за регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот³,

со оглед на тоа што:

(1) Во рамките на заедничката транспортна политика, значајно е да се осигури соодветно ниво на надомест за патниците, вклучени во авионски несреќи.

(2) Нова конвенција за унифицирање на одредени правила поврзани со меѓународниот сообраќај по воздух беше договорена во Монреал на 28 мај 1999 година која постави нови глобални правила за одговорност во случај на несреќи за меѓународниот авиосообраќај, заменувајќи ги оние од Конвенцијата од Варшава од 1929 година и нејзините подоцнежни измени⁴.

(3) Конвенцијата од Варшава ќе продолжи да постои паралелно со Конвенцијата од Монреал за определен период.

(4) Конвенцијата од Монреал предвидува режим на неограничена одговорност во случај на смрт или повреда на патниците во авиосообраќајот.

(5) Заедницата ја потпиша Конвенцијата од Монреал, наведувајќи ја својата намера да стане договорна страна на спогодбата со тоа што ја ратификува.

(6) Неопходно е да се измени Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 на Советот од 9 октомври 1997 година за одговорноста на авиопревозниците во случај на несреќи⁵, со цел таа да се усогласи со одредбите на Конвенцијата во Монреал, притоа создавајќи унифициран систем на одговорност за меѓународниот авиосообраќај.

(7) Оваа Регулатива и Конвенцијата од Мнтреал ја засилуваат заштитата на патниците и на нивните блиски и не може да се протолкува дека ја намалуваат заштитата во однос на сегашното законодавство на датумот на донесувањето на оваа Регулатива.

¹ Сл. весник С 337 Е, 28.11.2000 год., стр. 68 и Сл. весник С 213 Е, 31.7.2001 год., стр. 298.

² Сл. весник С 123, 25.4.2001 год., стр. 47.

³ Мислење на Европскиот парламент од 5 април 2001 год. (Сл. весник С 21, 24.1.2002 год., стр. 256). Заеднички став на Советот од 19 декември 2001 год. (Сл. весник С 58 Е, 5.3.2002 год., стр. 8) и Одлука на Европскиот парламент од 12 март 2002 год.

⁴ Сл. весник L 194, 18.7.2001 год., стр. 38.

⁵ Сл. весник L 285, 17.10.1997 год., стр. 1.

(8) Во внатрешниот пазар за авиосообраќај, разликата помеѓу националниот и меѓународниот сообраќај е отстранета и заради тоа е соодветно да се има исто ниво и карактер на одговорност, како во националниот, така и во меѓународниот сообраќај во рамките на Заедницата.

(9) Во согласност со принципот за супсидијарност, пожелно е да се преземе дејство на ниво на Заедницата, со цел да се создаде единствена група на правила за сите авиопревозници на Заедницата.

(10) Систем на неограничена одговорност во случај на смрт или повреда на патниците е соодветен во контекст на безбеден и модерен авиосообраќаен систем.

(11) Авиопревозникот на Заедницата не треба да може да го користи член 21(2) од Конвенцијата од Монреал, освен доколку не докаже дека штетата не била резултат на небрежност или друга неправилна постапка или пропуст на превозникот или на неговите опслужувачи или агенти.

(12) Унифицираните граници на одговорност за губење, оштетување, или уништување на багаж и за штета предизвикана од доцнење, кои се однесуваат на целокупното патување на превозниците на Заедницата, ќе осигури едноставни и јасни правила за патниците и авиопревозниците и ќе им овозможи на патниците да утврдат кога е неопходно дополнително осигурување.

(13) Би било непрактично за авиопревозниците на Заедницата и збунувачки за нивните патници доколку тие применуваат различни режими на одговорност за различни маршрути во рамките на нивните мрежи.

(14) Пожелно е да се ослободат жртвите од несреќата и нивните блиски од краткотрајните финансиски грижи во периодот непосредно по несреќата.

(15) Член 50 од Конвенцијата од Монреал бара страните да осигурат дека сите авиопревозници се соодветно осигурени и неопходно е да се земе предвид член 7 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за давање дозволи на авиопревозниците⁶ во исполнувањето на оваа одредба.

(16) Пожелно е да се обезбедат основни информации за правилата за одговорност кои се менуваат за секој патник за тие да можат да направат дополнителни договори за осигурување пред патувањето доколку тоа е неопходно.

(17) Неопходно ќе биде да се ревидираат паричните износи утврдени во оваа Регулатива, со цел да се земе предвид инфлацијата и секое ревидирање на границите на одговорност во Конвенцијата од Монреал.

(18) Доколку се потребни дополнителни правила за да се спроведе Конвенцијата од Монреал на места кои не се опфатени со Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97, земјите-членки се одговорни за тие одредби,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Со ова Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 се изменува како што следува:

1. насловот се заменува како што следува: „Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 за одговорноста на авиопревозниците во однос на превоз на патниците и на нивниот багаж по воздух.“;

⁶ Сл. весник L 240, 24.8.1992 год., стр. 1.

2. Член 1 се заменува како што следува: „Член 1

Оваа Регулатива ги спроведува соодветните одредби од Конвенцијата од Монреал во однос на превозот на патниците и на нивниот багаж по воздух и утврдува одредени дополнителни одредби. Таа, исто така, ја проширува примената на тие одредби на превоз по воздух во рамките на една земја-членка.“;

3. Член 2 се заменува како што следува: „Член 2

1. За целите на оваа Регулатива:

(а) „авиопревозник“ означува авиосообраќајно претпријатие со важечка дозвола за работа;

(б) „авиопревозник на Заедницата“ означува авиосообраќајно претпријатие со важечка дозвола за работа издадена од земја-членка во согласност со одредбите на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;

(в) „лице со право на надомест“ означува патник или секое друго лице кое има право да поднесе барање за отштета во врска со тој патник, во согласност со применливото законодавство;

(г) „багаж“, освен доколку не е утврдено поинаку, означува чекиран и нечекиран багаж во смисла на член 17(4) од Конвенцијата од Монреал;

(д) „СПП“ означува специјално право за повлекување утврдено од Меѓународниот монетарен фонд;

(ѓ) „Конвенција од Варшава“ ја означува Конвенцијата за унифицирање на одредени правила поврзани со меѓународниот сообраќај по воздух, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, или Конвенција од Варшава изменета во Хаг на 28 септември 1955 година и Конвенцијата што ја дополнува Конвенција од Варшава потпишана во Гвадалахара на 18 септември 1961 година;

(е) „Конвенција од Монреал“ ја означува „Конвенцијата за унифицирање на одредени правила поврзани со меѓународниот сообраќај по воздух“, потпишана во Монреал на 28 мај 1999 година.

2. Концептите содржани во оваа Регулатива коишто не се дефинирани во став 1 се еднакви на оние што се употребуваат во Конвенцијата од Монреал.“;

4. Член 3 се заменува како што следува: „Член 3

1. Одговорноста на авиопревозникот на Заедницата во однос на патниците и на нивниот багаж се регулира со сите одредби од Конвенцијата од Монреал кои се соодветни за таквата одговорност.

2. Обврската за осигурување утврдена во член 7 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 колку што се однесува на одговорноста за патниците се разбира како барање авиопревозникот на Заедницата да биде осигурен до нивото кое е соодветно да се осигури дека сите патници кои имаат право на надомест ќе го добијат целосниот износ на кој имаат право во согласност со оваа Регулатива.“;

5. се вметнува следниов член: „Член 3а

Дополнителната сума која, во согласност со член 22(2) од Конвенцијата од Монреал, може да ја бара авиопревозник на Заедницата кога патникот има посебни барања во однос на пренесувањето на неговиот багаж на одредиштето, се темели на тарифа која е поврзана со дополнителните трошоци вклучени во превезувањето и осигурувањето на

соодветниот багаж над и под оние за багаж со вредност на или под границата за одговорност. Тарифата им се става на располагање на патниците на нивно барање.“;

6. Член 4 се брише;

7. Член 5 се заменува како што следува: „Член 5

1. Авиопревозникот на Заедницата без одлагање и во секој случај не подоцна од петнаесет дена по утврдувањето на идентитетот на лицето со право на надомест, ги извршува таквите авансни исплати кои се потребни за задоволување на непосредните економски потреби на основа пропорционална на претрпената штета.

2. Без тоа да биде во спротивност со став 1, авансната исплата не треба да биде помалку од еквивалентот на 16 000 СПП изразен во евра за секој патник во случај на смрт.

3. Авансната исплата не претставува признавање на одговорноста и може да биде надоместена со секоја понатамошна исплатена сума во зависност од одговорноста на авиопревозникот на Заедницата, но не може да се врати, освен во случаите предвидени со член 20 од Конвенцијата од Монреал или кога лицето кое ја примило авансната исплата не е лицето со право на надомест.“;

8. Член 6 се заменува како што следува: „Член 6

1. Сите авиопревозници, кога продаваат превоз по воздух во Заедницата, осигуруваат дека резимето на главните одредби кои ја регулираат одговорноста за патниците и за нивниот багаж, вклучувајќи рокови за поднесување на барање за надомест и можноста за давање на посебно барање за багажот, им е ставено на располагање на патниците во сите продажни места, вклучувајќи продажба по телефон и преку интернет. Со цел да го исполнат ова барање за информирање, авиопревозниците на Заедницата го користат известувањето содржано во Анексот. Таквото резиме или известување не може да се користи како основа за барање на надомест, или за толкување на одредбите на оваа Регулатива или на Конвенцијата од Монреал.

2. Покрај барањата за информирање наведено во став 1, сите авиопревозници во однос на превозот по воздух кој е обезбеден или купен во Заедницата на секој патник му даваат писмена информација за:

- применливата граница за тој лет на одговорноста на превозникот во однос на смрт или повреда, доколку таква граница постои,

- применливата граница за тој лет на одговорноста на превозникот во однос на уништување, губење или оштетување на багажот и предупредување дека багажот со поголема вредност од оваа цифра треба да му се пријави на авиопревозникот при чекирањето или целосно да се осигури од страна на патникот пред патувањето;

- применливата граница за тој лет на одговорноста на превозникот за штетата предизвикана од доцнењето.

3. За целокупниот превоз извршен од авиопревозници на Заедницата, границите наведено во согласност со барањата за информирање од ставовите 1 и 2 се оние кои се утврдени со оваа Регулатива, освен доколку авиопревозникот на Заедницата не применува повисоки граници на доброволна основа. За целокупниот превоз извршен од авиопревозници кои не се на Заедницата, ставовите 1 и 2 се применуваат само во однос на превозот до, од или во рамките на Заедницата.“

9. Член 7 се заменува како што следува: „Член 7

Не подоцна од три години од датумот на кој Регулативата (ЕЗ) бр. 889/2002⁷ ќе почне да се применува, Комисијата изготвува извештај за примената на оваа Регулатива. Особено, Комисијата ја испитува потребата за ревидирање на износите наведени во соодветните членови на Конвенцијата од Монреал во смисла на развојните текови во економијата и известувањата од депозитарот на ИЦАО (Меѓународна организација за цивилна воздушна пловидба).“;

10. се додава следниов Анекс:

„АНЕКС

Одговорност на авиопревозниците за патниците и за нивниот багаж

Ова известување ги сумира правилата за одговорност кои се применуваат од авиопревозниците на Заедницата како што се бара во согласност со законодавството на Заедницата и Конвенцијата од Монреал.

Надомест во случај на смрт или повреда

Не постојат финансиски ограничувања за одговорноста за повреда или смрт на патникот. За штета до 100000 СПП (приближна вредност во месната валута) авиопревозникот не може да ги одбие барањата за надомест. Над тој износ, авиопревозникот може да се брани од барањето, докажувајќи дека не бил небрежен или дека не направил друга грешка.

Авансни исплати

Доколку патникот загинал или се повредил, авиопревозникот мора да изврши авансна исплата за да ги покрие непосредните економски потреби во рок од 15 дена од идентификувањето на лицето кое има право на надомест. Во случај на смрт, авансната исплата не е помала од 16000 СПП (приближна вредност во месната валута).

Доцнења на патниците

Во случај на задоцнување на патниците, авиопревозникот е одговорен за штетата, освен доколку не ги презел сите разумни мерки за да се избегне штетата, или било невозможно да се преземат такви мерки. Одговорноста за задоцнување на патниците е ограничена на 4150 СПП (приближна вредност во месната валута).

Доцнења на багажот

Во случај на задоцнување на багажот, авиопревозникот е одговорен за штетата, освен доколку не ги презел сите разумни мерки за да се избегне штетата, или било невозможно да се преземат такви мерки. Одговорноста за задоцнување на багажот е ограничена на 1000 СПП (приближна вредност во месната валута).

Уништување, губење или оштетување на багажот

Одговорноста на авиопревозникот за уништување, губење или оштетување на багажот е ограничена на 1000 СПП (приближна вредност во месната валута). Кога се работи за чекиран багаж, тој е одговорен дури и кога нема направено грешка, освен доколку багажот не бил оштетен. Кога се работи за нечекиран багаж, превозникот е одговорен само кога има направено грешка.

Повисоки граници за багаж

⁷ Сл. весник L 140, 30.5.2002 год., стр. 2.

Патникот може да користи повисока граница за одговорност, доколку посебно го пријави багажот најдоцна при чекирањето и плати дополнителна такса.

Жалби за багажот

Доколку багажот е оштетен, доцни, е изгубен или уништен, патникот мора да достави писмена жалба до авиопревозникот колку што е можно поскоро. Кога се работи за оштетување на чекиран багаж, патникот мора да достави писмена жалба во рок од седум дена, а во случај на доцнење во рок од 21 ден, во двата случаи од датумот кога багажот бил предаден од страна на патникот.

Одговорност на договорниот и фактичкиот авиопревозник

Доколку авиопревозникот кој фактички го врши летот не е договорниот авиопревозник, патникот има право да упати жалба или барање за отштета против било кој од нив. Доколку името или кодот на авиопревозникот се наведени на билетот, тој авиопревозник е договорниот авиопревозник.

Временско ограничување за постапка

Секоја судска постапка за барање отштета треба да се започне во рок од две години од датумот на пристигнување на воздухопловот, или од датумот на кој авиопревозникот требало да пристигне.

Основа за информацијата

Основата за правилата опишани погоре е Конвенцијата од Монреал од 28 мај 1999 година, која се применува во Заедницата со Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 (изменета со Регулативата (ЕЗ) бр.889/2002) и со националното законодавство на земјите-членки.“

Член 2

Оваа Регулатива влегува во сила на датумот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*.

Таа се применува од датумот на нејзиното влегување во сила или од датумот на влегувањето во сила на Конвенцијата од Монреал за Заедницата, кој и да е подоцнежниот.

Оваа Регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји-членки.

Брисел, 13 мај 2002 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. Кокс

За Советот

Претседател

Ј. Пике I Кампс

ОБРАЗЕЦ Бр. 1

Поимник на термини и изрази

CELEX-број	32002R0889
Наслов на документот (АНГ)	Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents (Text with EEA relevance)
Наслов на документот (МАК)	Регулатива (ЕЗ) бр. 889/2002 на Европскиот парламент и на Советот од 13 мај 2002 година за изменување на Регулативата (ЕЗ) бр. 2027/97 на Советот за одговорноста на авиопревозниците во случај на несреќи (Текст со важност за ЕЕО)

Област на примена	Сообраќај
--------------------------	-----------

Агенција за преведување	Момент мал	Преведувач	Љубица Десподова – Цуревска
Тел	071 238 764	е-пошта	momentmal33@yahoo.com
Датум	05.03.2008 г.		

Место на зборот во текстот (член, став, точка, прилог ...)	Изворен збор (АНГ)	Превод (МАК)	Забелешка / Коментар	Извор на преводот (користен речник / МАКТЕРМ)
наслов	air carrier liability	одговорност на авиопревозниците		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air	Конвенција за унифицирање на одредени правила поврзани со меѓународниот сообраќај по воздух		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	Warsaw Convention	Конвенцијата од Варшава		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски
преамбула	Montreal Convention	Конвенцијата од Монтреал		Голем англиско-македонски речник, Зозе Мургоски