

ЗАКОН ЗА ОБЛИГАЦИОНИТЕ И СТВАРНОПРАВНИТЕ ОДНОСИ ВО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ

ПРВ ДЕЛ ОПШТИ ОДРЕДБИ

Подрачје на примена

Член 1

(1) Со овој закон се уредуваат облигационите односи во воздушниот сообраќај, основите на стварноправните односи во поглед на воздухопловот, постаината на извршување и обезбедување врз воздухоплов и товар во воздухопловот и судирот на законите во поглед на воздушниот сообраќај.

(2) Облигационите односи во воздушниот сообраќај покрај со одредбите на овој закон се уредуваат по прашања за:

- надоместувањето на штета и помошта на патниците во случај на одбивање да му се дозволи влез во воздухопловот, откажување на летот и долго одложување на летот се уредуваат согласно Регулацијата (ЕЗ) 261/2004 од 11 февруари 2004 година за востановување на еднообразни правила за надомест на штета и помош на патниците во случај на одбивање да му се дозволи на патникот да се качи во воздухопловот заради превоз, откажување на летот и големо задоцнување на летот (ВО натамошниот I Текст: Регулацијата 261/2004), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година објавена во "Службен весник на Република Македонија" Меѓународни договори број 27/2007;

- задолжителното осигурување на воздушните превозници и оператори од одговорност за штета причинета на трети лица, патници, багаж и ствари се уредуваат согласно Регулацијата (ЕЗ) 785/2004 од 21 април 2004 година за условите за осигурување за авиопревозници и оператори на воздухоплови (во натамошниот текст: Регулацијата 785/2004), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на овој став;

- одговорноста на воздухопловниот превозник во врска со воздушниот превоз на патници и багаж се уредува со одредбите на Конвенцијата за изедначување на некои правила за меѓународниот превоз по воздушен пат од Монреал 1999 година објавена во "Службен весник на Република Македонија" Меѓународни договори број 25/2000 (во натамошниот текст: Монреалската конвенција) и со Регулацијата (ЕЗ) 2027/97 Од 9 октомври 1997 година за одговорност на авиопревозниците во случај на несреќи (во натамошниот текст: Регулацијата 2027/97), изменета со Регулацијата (ЕЗ) 889/2002 (во натамошниот текст: Регулацијата 889/2002), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на овој став;

- издавањето на патнички билети преку употреба на компјутерски системи за резервација е уредено со Регулацијата (ЕЗ) 2299/89 за работа со компјутерски резервациони системи од 24 јули 1989 година, изменета со Регулацијата (ЕЗ) 3089/93 и Регулацијата (ЕЗ) 323/99 (во натамошниот текст: Регулацијата 2299/89), која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на овој став;

- обврската за информирање на патниците за идентитетот на превозникот се уредува согласно со Регулацијата (ЕЗ) 2111/2005 за востановување на листа на воздухопловни превозници на Заедницата за кои е изречена забрана за вршење сообраќај во рамките на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на воздухопловниот превозник кој ќе го изврши превозот, која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на овој став и

- воспоставувањето на цените и давачките во воздушниот превоз се уредуваат со Регулацијата (ЕЗ) 2409/92, која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба од алинејата 1 на овој став.

(3) На облигационите односи во воздушниот сообраќај кои не се уредени со одредбите на овој закон или со прописите наведени во ставот (2) на овој член, соодветно се применуваат одредбите од Законот за облигационите односи.

Диспозитивна примена на законските норми

Член 2

Односите уредени со одредбите на овој закон кои се однесуваат на договорите можат поинаку да се уредат со договор, односно со општи услови на превоз, ако тоа со закон или со прописите наведени во членот 1 став (2) на овој закон не е забрането.

Задолжителна примена на законските одредби

Член 3

(1) Ако со овој закон или со прописите наведени во членот 1 став (2) на овој закон поинаку не е одредено со договор, односно со општи услови за превоз не можат да се предвидат одредби со кои:

- воздухопловниот превозник (во понатамошниот текст: превозник) во целост или делумно се ослободува од одговорноста предвидена со овој закон или со прописите наведени во членот 1 став (2) на овој закон,

- се исклучуваат или ограничуваат правата кои според овој закон или прописите наведени во членот 1 став (2) на овој закон му принаѓаат на патникот и на нарачателот на превозот и

- се префрла товарот на докажување од превозникот, или со кои се предвидуваат ограничувања на одговорноста кои се поповољни за превозникот од ограничувањата предвидени со овој закон или со прописите наведени во членот 1 став (2) на овој закон.

(2) Превозникот е должен да ги објави општите услови на превозот на вообичаен начин, а на барање на заинтересираното лице, да му ги стави на увид општите услови на превозот.

Дефиниции

Член 4

Одделени поими употребувани во овој закон го имаат следново значење:

1. Превозник е лице кое врз основа на договор превезува патници и ствари со воздухоплов;
2. Договорен превозник е лицето кое го склучило договорот за превоз со патникот, нарачателот на превоз или испраќачот;
3. Вистински превозник е лице кое не е договорен превозник, но кое го извршува целиот превоз или дел од тој превоз, а не е сукцесивен превозник;
4. Сукцесивен (последователен) превозник е лице кое врз основа на договорот за превоз, кој го склучил првиот превозник, извршува дел од тој превоз со прифаќање од патникот, односно од нарачателот на превозот;
5. Нарачател на превозот е лице кое со договорниот превозник склучува договор за превоз;
6. Испраќач е лицето во чие име врз основа на договорот се предава стварта на превоз;
7. Примач е лице кое е овластено во местото на определувањето да ја прими стварта предадена на превозот;

8. Патник е физичко лице кое врз основа на договор има право на превоз со воздухоплов;

9. Носител на право е лице кое врз основа на договор има побарување спрема превозникот;

10. Помошник во превозот е лице кое по налог или за сметка на превозникот работело на извршувањето на превозот;

11. Меѓународен превоз е превоз со воздухоплов, кај кој што, според договорот за превоз, местото на поаѓање и местото на определување се наоѓаат на териториите на две држави, или на територијата на само една држава ако е предвидено меѓуслетување на територијата на друга држава;

12. Специјално право на влечење (Special Drawing Right) е пресметковна единица дефинирана од страна на Меѓународниот монетарен фонд;

13. Општи услови на превозот се интерни правила пропишани од превозникот, по правило, обврзуваат ако бидат прифатени од корисникот на превозот;

14. Ствари, во смисла на овој закон, се стварите кои се даваат на превоз, а не се опфатени со одредбите на овој закон кои се однесуваат на договорот за превоз на патници и

15. Државни воздухоплови, во смисла на овој закон, се воените, полициските и царинските воздухоплови.

ВТОР ДЕЛ ОБЛИГАЦИОНИ ОДНОСИ

ГЛАВА I ДОГОВОР ЗА ПРЕВОЗ НА ПАТНИЦИ, БАГАЖ И СТВАРИ

Оддел I

Превоз на патници и багаж

1. Договор за превоз на патници

Склучување и обврски од договорот за превоз на патници

Член 5

(1) Договорот за превоз на патници се склучува меѓу превозникот и патникот или меѓу превозникот и нарачателот на превозот.

(2) Со договорот за превоз на патници превозникот се обврзува да го превезе патникот од местото на поаѓање до местото на определување во време предвидено со редот на летање, односно во договореното време, а патникот се обврзува да плати соодветна превознина.

(3) Со договорот склучен меѓу превозникот и нарачателот на превоз, превозникот се обврзува дека, под условите утврдени со договорот, ќе го превезе патникот одреден од страна на нарачателот на превозот.

(4) Договорот за превоз на патници склучен меѓу превозникот и нарачателот на превоз може да се склучи за едно или за повеќе патувања или на одредено време со целиот воздухоплов или со дел од капацитетот на воздухопловот.

(5) Договорот склучен меѓу превозникот и нарачателот на превоз може да се однесува на еден или на повеќе патници.

(6) Договорот за превоз на патници склучен со нарачателот на превоз, мора да биде составен во писмена форма. Како писмена форма на договорот за превоз на патници се смета и електронската форма.

Патен билет

Член 6

(1) Превозникот е должен да издаде патен билет, поединечен или групен.

(2) Патниот билет е доказ дека е склучен договорот

за превоз на патници, но постоењето на договорот за превоз може да се докажува и на друг начин.

(3) Патниот билет, по правило гласи на име.

(4) Ако патниот билет гласи на име, не може да се пренесува без согласност на превозникот. Превозникот има право да одбие да даде согласност само од оправдани причини.

(5) Во патниот билет мора да бидат означени превозната цена, местата на поаѓање и определување, како и времето на поаѓање на воздухопловот предвидено со ред на летање, односно со договор.

(6) Во поглед на патниот билет се употребуваат и одредбите од членот 3 на Монреалската конвенција.

(7) Издавањето на патнички билети преку употреба на компјутерски системи за резервација се врши согласно со Регулативата (ЕЗ) 2299/89 за работа со компјутерски резервациони системи од 24 јули 1989 година, изменета со Регулативата (ЕЗ) 3089/93 и Регулативата (ЕЗ) 323/99, која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година.

Откажување од договорот за превоз и враќање на превознината

Член 7

(1) Патникот има право да се откаже од договорот за превоз пред да започне неговото извршување.

(2) Превозникот е должен да му ја врати на патникот превознината ако патникот се откаже во домашниот превоз најдоцна 24, а во меѓународниот превоз најдоцна 48 часа пред почетокот на патувањето.

(3) Ако патникот се откаже од патувањето под условите од ставот (2) на овој член, превозникот има право да задржи 1 0% од превознината.

Откажување од патувањето поради виша сила

Член 8

(1) Ако патникот или член на неговото семејство или негов пријател без кој не може да патува, пред почетокот на патувањето умре или заболи така што патувањето станало невозможно за него, или пак патувањето би можело да ја загрози здравствената состојба на заболениот, платената превознина се враќа под услов превозникот пред поаѓањето на воздухопловот да бил известен за неможност за патување.

(2) Во случајот од ставот (1) на овој член превозникот има право да задржи 5% од превознината.

(3) Ако пречката за патување од ставот (1) на овој член настане во текот на превозот, превознината се враќа во сразмер со неискористениот дел од патот.

Откажување на летот

Член 9

Надоместот на штета и помошта на патниците во случај на откажување на лет се уредуваат согласно со Регулативата (ЕЗ) 261/2004.

Одбивање на влез на патникот во воздухопловот и долго одложување на летот

Член 10

Надоместот на штета и помошта на патниците во случај на одбивање на влез на патникот во воздухопловот и во случај на долго одложување на летот се уредуваат согласно со Регулативата (ЕЗ) 261/2004.

Известување на патниците

Член 11

Известувањето на патниците за надоместувањето на штетата и давањето помош во случај на откажување на летот, одбивање да му се дозволи на патникот да се качи во воздухопловот заради превоз и во случај на големо задоцнување на летот се уредуваат согласно со Регулативата (ЕЗ) 261/2004.

Одговорност на нарачателот на превозот

Член 12

(1) Ако со договорот меѓу нарачателот на превозот и превозникот поинаку не е договорено, нарачателот на превозот одговара спрема превозникот за обврските кои произлегуваат од договорот за превоз.

(2) Ако нарачателот на превозот, согласно со ставот (1) од овој член, одговара спрема превозникот за обврските кои произлегуваат од договорот за превоз, патникот своите побарувања настанати во случај на откажување, прекин, одлагање, односно задоцнување во превозот има право да ги остварува само спрема нарачателот на превозот.

(3) Ако со договорот меѓу нарачателот на превозот и патникот поинаку не е одредено, нарачателот на превозот се обврзува дека на патникот ќе му ги прибави услугите на превозникот.

Доверување на превозот на патници на вистинскиот превозник

Член 13

(1) Ако со договорот за превоз на патници поинаку не е одредено, договорниот превозник има право да му го довери превозот на патници на вистински превозник ако обезбеди исти или слични услови на превоз.

(2) Кај договорот за превоз на патници на одредено време со цел воздухоплов договорниот превозник може да му го довери превозот на вистинскиот превозник, само ако тоа е со договорот предвидено или ако нарачателот на превозот дополнително изречно се согласил со тоа.

(3) Односите меѓу договорниот и вистинскиот превозник се уредуваат со нивен меѓусебен договор.

(4) Ако со договорот меѓу договорниот и вистинскиот превозник поинаку не е одредено, за нивните меѓусебни односи важат одредбите на овој закон кои се однесуваат на превозот и одредбите на Регулативата (ЕЗ) 261/2004.

Договор за превоз на патници на одредено време

Член 14

(1) Ако е договорен превоз на патници на одредено време со целиот воздухоплов, превозникот може да го замени договорениот тип на воздухоплов само со писмена согласност на нарачателот на превозот.

(2) Ако превозникот без писмена согласност на нарачателот на превозот го замени договорениот тип на воздухоплов, одговара за надомест на штетата што поради тоа ќе ја претрпи нарачателот на превозот.

Исполнување на налозите на нарачателот на превозот

Член 15

(1) Кај договорот за превоз на патници на одредено време со целиот воздухоплов, превозникот е должен да ги извршува налозите на нарачателот на превозот во границите на договорот.

(2) Нарачателот на превозот од ставот (1) на овој член нема право да одреди патување кое би го изложило воздухопловот, екипажот или патниците на опасност, а ниту пак патување за кое може да се очекува де-

ка ќе се заврши со значително пречекорување на времето за кое е склучен договорот.

Договор за превоз на патници со цел воздухоплов

Член 16

(1) Ако е договорен превоз на патници со целиот воздухоплов, превозникот има право да располага со неискористениот капацитет на воздухопловот само со писмена согласност на нарачателот на превозот.

(2) Ако е договорен превоз на патници со целиот воздухоплов, а превозникот располагал со неискористениот капацитет, договорената превознина ќе се намали во сразмерен дел.

(3) Ако превозникот без писмена согласност на нарачателот на превозот располагал со неискористениот капацитет на воздухопловот, одговара и за надомест на штетата која поради тоа ја претрпел нарачателот на превозот.

Превоз на патници со воздухоплов со кој се извршува и превоз на поштенски пратки

Член 17

Кај превозот на патници со воздухоплов со кој се извршува превоз на поштенски пратки, условите за примена на одредбите на овој закон за откажување на летот, одбивање да му се дозволи на патникот да се качи во воздухопловот заради превоз за големо задоцнување на летот во поглед на поштенските пратки се уредуваат со договор, односно со општи услови на превоз.

2. Одговорност на превозникот

Одговорност за смрт или телесна повреда на патникот

Член 18

Одговорноста на превозникот за штетата настаната поради смрт или телесна повреда на патникот за време на воздушниот превоз, вклучувајќи го и обемот на надоместот на штетата и ограничувањето на одговорноста, се уредуваат со одредбите на Монреалската конвенција и со Регулативата (ЕЗ) 2027/97 од 9 октомври 1997 година за одговорност на авиопревозниците во случај на несреќи изменета со Регулативата (ЕЗ) 889/2002.

Задолжително осигурување од незгоди

Член 19

Превозникот е должен да склучи договор за осигурување од незгоди, согласно со одредбите на Регулативата (ЕЗ) 2027/97 изменета со Регулативата (ЕЗ) 889/2002.

Исплата на аванс на надоместот на штета

Член 20

Исплатата на аванс на надомест на претрпена штета се уредува со одредбите на Регулативата (ЕЗ) 2027/97 изменета со Регулативата (ЕЗ) 889/2002 и на Монреалската конвенција.

Задолжителна содржина на општите услови за превоз

Член 21

Одредбите од Монреалската конвенција и од Регулативата (ЕЗ) 2027/97 од 9 октомври 1997 година за одговорност на авиопревозниците во случај на несреќи, изменета со Регулативата (ЕЗ) 889/2002 на кои се повикува во членовите 18, 19 и 20 на овој закон се составен дел од општите услови за превоз и превозникот мора

да ги стави на увид во своите агенции, другите патнички агенции и продажни места, како и на шалтерите за пријавување на патници.

3. Превоз на багаж

Рачен багаж

Член 22

(1) Патникот има право, врз основа на договорот за превоз во воздухопловот, да внесе рачен багаж за кој самиот се грижи, а превозникот е должен рачниот багаж да го превезе без посебен надомест.

(2) Во воздухопловот како рачен багаж не може да се внесе ствар која по своите димензии и природа може да претставува опасност или пречка за воздухопловот, патниците или другите ствари, или ствар на која не и е местото во просторот за сместување на патници.

(3) Превозникот ги одредува тежината, димензиите и бројот на парчиња на рачен багаж кои патникот може да ги внесе во воздухопловот.

(4) Како рачен багаж во смисла на ставот (1) од овој член се сметаат стварите кои патникот ги носи со себе или на себе.

(5) Општите услови на превозот не смеат да бидат во спротивност со одредбите на овој закон и со прописите на Европската унија кои се применуваат согласно со овој закон.

Превоз на регистриран багаж

Член 23

(1) Превозникот е должен да го прими на превоз багажот кој нема својство на рачен багаж (во натамошниот текст: регистриран багаж) и за тоа да издаде писмена потврда.

(2) Како регистриран багаж не е дозволено да се предадат ствари за чијшто превоз е потребна специјализирана дозвола или ствари кои мораат да се превезуваат под посебни услови, ниту ствари кои по својата природа можат да претставуваат опасност за воздухопловот или за лицата во воздухопловот, или можат да предизвикаат, односно да нанесат штета на другиот багаж, а ниту ствари на кои, според нивната природа, димензии или тежина, не им е местото во просториите одредени за сместување на багаж.

(3) Превозникот одредува до колкава тежина и до кои димензии може да биде регистрираниот багаж кој патникот го предава и до колкава маса тој багаж се превезува без посебен надомест.

(4) Општите услови на превозот не смеат да бидат во спротивност со одредбите на овој закон и со прописите на Европската унија кои се применуваат согласно со овој закон.

Право на превозникот на задржување

Член 24

Заради обезбедување на своите побарувања во врска со превозот превозникот има право на задржување на регистрираниот багаж и на другите ствари од голема вредност на патникот, за кои важат одредбите за повисок обем на одговорноста од Регулативата (ЕЗ) 2027/97 и на Монтреалската конвенција.

Превознина

Член 25

Критериумите и процедурите кои треба да се применат за воспоставување на цените и давачките во воздушниот превоз, се уредуваат со Регулативата (ЕЗ) 2409/92, која е преземена согласно со Анексот I од Мултилатералната спогодба за основање на Европска заедничка воздухопловна област од 9 јуни 2006 година.

Оддел II

Превоз на ствари

1. Договор за превоз на ствари

Договор за превоз на ствари

Член 26

(1) Договорот за превоз на ствари се склучува меѓу превозникот и нарачателот на превозот.

(2) Со договорот за превоз на ствари со воздухоплов договорниот превозник се обврзува спрема нарачателот на превозот дека ќе ја превезе стварта со воздухоплов, а нарачателот на превозот дека ќе ја плати превознината.

Видови на договор за превоз на ствари

Член 27

Договорот за превоз на ствари може да се однесува на еден или повеќе превози или на превоз на одредено време, на целиот капацитет или на дел од капацитетот на воздухопловот, на одредено количество ствари или на одредена ствар.

Форма на договорот за превоз на ствари

Член 28

(1) Договорот за превоз на ствари со користење на целиот воздухоплов на одредено време или за повеќе превози мора да се склучи во писмена форма.

(2) Договорот од ставот (1) на овој член кој нема да биде склучен во писмена форма е без правно дејство.

Одредување на количеството на ствари

Член 29

(1) Количеството на ствари кое се предава на превоз може да се одреди според нивниот број, тежина, димензии или комбинирано.

(2) Во случај на сомневање, количеството на ствари се одредува со мерка која е вообичаена во местото на предавање на стварите на превозникот.

Предавање на превоз на друга наместо договорената ствар

Член 30

Кај договорот за превоз на ствари со користење на целиот воздухоплов испраќачот има право на превоз да предаде друга ствар наместо договорената ствар, ако со тоа не се менуваат условите на превозот на штета на превозникот, ако поради тоа не би дошло до задржување на воздухопловот или не би била загрозувана неговата безбедност и ако испраќачот на барање на превозникот даде обезбедување за побарувањата кои би можеле да настанат поради замената на стварта.

Трето лице како испраќач

Член 31

Нарачателот на превозот има право да овласти трето лице во свое име да го предаде на превоз целото договорено количество ствари или дел од нив, само ако за тоа е овластен со договорот за превоз.

Одговорност на нарачателот на превозот за испраќачот

Член 32

Ако меѓу нарачателот на превозот и превозникот поинаку не е договорено, нарачателот на превозот кој овластил трето лице како испраќач да ја предаде ствар-

та на превоз на превозникот, му одговара на превозникот за обврските кои произлегуваат од договорот за превоз на ствари.

Обврски на нарачателот на превозот спрема испраќачот

Член 33

Ако во договорот меѓу нарачателот на превозот и испраќачот поинаку не е договорено, нарачателот на превозот се обврзува на испраќачот само да му ги прибави услугите на превозот.

Одговорност на испраќачот спрема превозникот

Член 34

Ако поинаку не е договорено, испраќачот, исто така, му одговара на превозникот за обврските од договорот за превоз на ствари, ако тие обврски се однесуваат на стварта која тој му ја предал на превозникот на превоз.

Соодветна примена на другите одредби од овој закон

Член 35

За превозот на ствари соодветно се применуваат одредбите за превоз на патници од членовите 13, 14, 15 и 16 на овој закон.

2. Воздухопловен товарен лист

Составување и предавање на воздухопловниот товарен лист

Воздухопловен товарен лист и други исправи

Член 36

(1) Превозникот има право да бара од испраќачот да состави и да му предаде воздухопловен товарен лист, а испраќачот има право да бара од превозникот да го прими овој лист.

(2) Воздухопловниот товарен лист со согласност на испраќачот може да се замени со друга исправа, во која се наведуваат податоците за превозот кој треба да се изврши. Во случај да се употреби таква друга исправа, превозникот е должен да му издаде на испраќачот, на негово барање, потврда за прием на стварта на превоз. Во потврдата за прием на стварта на превоз се наведуваат податоците што треба да ги содржи товарниот лист.

Воздухопловен товарен лист во случај на повеќе пакети

Член 37

(1) Товарниот лист може да биде составен за повеќе пакети.

(2) Доколку се превезуваат повеќе пакети, превозникот има право да бара од испраќачот да состави воздухопловен товарен лист за секој пакет одделно.

(3) Доколку се превезуваат повеќе пакети, а воздухопловниот товарен лист е заменет со друга исправа согласно со членот 36 став (2) на овој закон, испраќачот има право да бара од превозникот да му издаде потврда за прием на стварта поодделно за секој пакет одделно.

Три оригинални примероци на воздухопловниот товарен лист

Член 38

(1) Испраќачот го составува воздухопловниот товарен лист во три оригинални примероци и ги предава заедно со стварите на превозникот. Првиот оригинален примерок, кој има ознака “за превозникот” го потпишува испраќачот. Вториот оригинален примерок со оз-

нака “за примачот” го потпишуваат испраќачот и превозникот и тој му се врачува на примачот при предавањето на стварите. Третиот оригинален примерок со ознака “за испраќачот” го потпишува превозникот и му го предава на испраќачот откако ќе ја прими стварта на превоз. Превозникот мора да се потпише, пред стварите да се натоварат во воздухопловот.

(2) Потписот на превозникот може да биде заменет со печат, а потписот на испраќачот може да биде однапред отчукан или заменет со печат.

Содржина на воздухопловниот товарен лист

Член 39

(1) Воздухопловниот товарен лист мора да содржи:

- 1) место и датум на издавање на товарниот лист;
- 2) местото на поаѓање и местото на определување;
- 3) име или назив и адреса на испраќачот;
- 4) име или назив и адреса на примачот;
- 5) видот и количеството на ствари;
- 6) список на исправите кои се приложуваат кон товарниот лист и

7) евентуалните места на пристанување во други држави, доколку местото на поаѓање и местото на определување се наоѓаат во Република Македонија.

(2) Воздухопловниот товарен лист може да содржи рок на испараката, вредност на пратката, како и други податоци.

Дејство на воздухопловниот товарен лист врз договорот за превоз

Член 40

Непостоењето или неисправноста на воздухопловниот товарен лист не влијаат на постоењето ниту на полноважноста на договорот за превоз на ствари со воздухоплов.

Одговорност за точноста на податоците во воздухопловниот товарен лист

Член 41

(1) Испраќачот е одговорен за точноста на податоците и изјавите во товарниот лист кои тој ги внесува или кои во негово име ги внело друго лице. Испраќачот, исто така, е одговорен за точноста на податоците кои на превозникот самиот му ги дал или кои друго лице во негово име му ги дало на превозникот, за да бидат впишани во потврдата за прием на товар, а кои податоци биле внесени на друг начин согласно со членот 36 став (2) на овој закон.

(2) Испраќачот е одговорен за секоја штета која ќе ја претрпи превозникот или за која превозникот е одговорен спрема трети лица, ако штетата настане поради неисправни, неточни или непотполни податоци или изјави на испраќачот, или на друго лице кои се дадени во име на испраќачот.

(3) Превозникот е одговорен спрема испраќачот за секоја штета, која ќе ја претрпи тој или трето лице за кое тој одговара, доколку таквата штета настанала поради неправилно, непотполно или неточно внесување на податоците или изјавите во потврдата за прием на ствари, од страна на превозникот или на друго лице кое тоа го сторило во негово име, како и при внесување на податоците на друг начин од членот 36 став (2) на овој закон.

Предавање на стварите на превоз

Член 42

(1) Со предавањето на третиот оригинален примерок на воздухопловниот товарен лист на испраќачот се

претпоставува дека е склучен договорот за превоз и дека стварта е предадена на превоз под условите кои се наведени во товарниот лист.

(2) Се претпоставува дека се точни податоците кои се наведени во товарниот лист или во потврдата за прием на ствари, за тежината, димензиите и амбалажата, како и за бројот на пратки.

(3) Ако превозникот во присуство на испраќачот ги проверил податоците наведени во воздухопловниот товарен лист за димензиите, тежината и состојбата на стварите, па тоа го наведе во воздухопловниот товарен лист, или ако е во прашање надворешната состојба на стварите и амбалажата, се смета дека тие податоци и таа состојба се точни.

Право на превозникот во воздухопловниот товарен лист да внесе забелешки за состојбата на стварите

Член 43

(1) Превозникот има право во воздухопловниот товарен лист да внесе забелешки за надворешната состојба на стварите или за амбалажата.

(2) Ако во воздухопловниот товарен лист не се наведени забелешки од ставот 1 на овој член, се претпоставува дека стварта и амбалажата немале никакви надворешни недостатоци.

Потребни податоци и исправи

Член 44

(1) Испраќачот е должен да му ги даде на превозникот сите податоци и да ги приложи кон товарниот лист и да му ги стави на располагање на превозникот сите исправи кои се потребни за спроведување на царинските и другите дејствија.

(2) Испраќачот одговара за штетата која би можела да настане за превозникот, вклучувајќи ја и штетата за која превозникот е одговорен на трети лица, ако штетата настане поради недостатоци, неточност или неисправност на податоците и исправите од ставот (1) на овој член.

Одговорност на испраќачот

Член 45

Испраќачот е одговорен за штетата причинета на лицата, воздухопловот и другите ствари поради својствата на стварта која е предадена на превоз, ако на превозникот тие својства не му биле ниту пак морале да му бидат познати.

3. Извршување на превозот

Превозен пат

Член 46

(1) Превозникот е должен стварите да ги превезе по договорениот воздушен пат (превозен пат). Ако превозниот пат не е договорен, превозникот е должен да го изврши превозот по воздушниот пат кој е вообичаен.

(2) По исклучок, превозникот има право да го изврши превозот по друг воздушен пат, ако тоа го бараат причините на безбедноста на воздушниот сообраќај или други оправдани причини.

Превозен рок

Член 47

(1) Превозникот е должен стварите да ги превезе во договорениот рок (превозен рок).

(2) Ако превозниот рок не е договорен, превозникот е должен да го изврши превозот за времетраење кое е вообичаено, со оглед на должината на патот, видот на воздухопловот и другите околности кои влијаат на вре-

метраењето на превозот.

(3) Ако поинаку не е договорено, превозниот рок почнува да тече од полноќ по примањето на стварите на превоз.

(4) Превозниот рок не тече за време на задржувањето на стварите кое настанало поради причини кои го спречуваат започнувањето или продолжувањето на превозот, ако превозникот не е виновен за тоа.

(5) Се претпоставува дека превозот е извршен во моментот на испраќањето на известувањето од страна на превозникот, со кое превозникот го известува примачот дека стварта пристигнала во местото на определувањето и дека е подготвена за предавање, или во моментот кога превозникот пробал да ја предаде стварта на примачот.

Должност за барање на упатство од носителот на правото на располагање

Член 48

(1) Доколку превозникот од кои било причини не е во можност да го изврши договорот за превоз според договорените услови, а пречката би траела подолго време или нејзиното траење е неизвесно, превозникот е должен да побара упатство од лицето овластено за располагање со стварта.

(2) Ако превозникот не може да постапи според ставот (1) на овој член, или не може да постапи според применото упатство, или во разумен рок не прими никакво упатство е должен, според околностите на случајот, да ја претовари стварта, да ја врати во местото на поаѓање или да постапи на друг начин, притоа водејќи сметка и за интересите на носителот на правото на располагање.

4. Право на располагање со стварите во текот на превозот

Право на располагање на испраќачот

Член 49

(1) Испраќачот кој ги исполнил сите свои обврски од договорот за превоз, има право да располага со стварите на следниве начини:

1) да ги повлече стварите од аеродромот на поаѓање или на определување;

2) да ја задржи стварта во текот на превозот на кое било место на слетување;

3) во текот на превозот да бара стварта да биде испорачана во местото на определување на лице кое не е означено како примач во воздухопловниот товарен лист или во другата исправа од членот 36 на овој закон и

4) да бара стварта да се врати во местото на поаѓање.

(2) Барањето за располагање од ставот (1) на овој член испраќачот го поднесува до договорниот превозник, а на неговиот полномошник само ако така е договорено.

(3) Испраќачот не смее со искористувањето на правото на располагање да му нанесе штета на превозникот или на другите испраќачи и е должен на превозникот да му ги надомести трошоците предизвикани со извршувањето на барањето од ставот 1 на овој член.

(4) Испраќачот кој располага со товарот согласно со ставот (1) на овој член, е должен да му го приложи третиот оригинален примерок на воздухопловниот товарен лист или потврдата за прием на стварта на договорниот превозник или на неговиот полномошник.

(5) Превозникот или неговиот полномошник има право да бара барањето за располагање со стварта да се внесе во првиот примерок на воздухопловниот товарен лист и тоа барање да се издаде во писмена форма.

Исклучување или ограничување на правото на располагање со стварите

Член 50

(1) Странките можат со договорот да го ограничат или исклучат располагањето со стварите предвидено во членот 49 на овој закон.

(2) Договорот од ставот (1) на овој член, кој не е внесен во воздухопловниот товарен лист или во потврдата за прием на стварта, нема правно дејство.

Одговорност на превозникот во поглед на барањето за располагање со стварта

Член 51

(1) Ако превозникот го изврши барањето на испраќачот за располагање со стварта и ако не му бил поднесен третиот оригинален примерок на воздухопловниот товарен лист или примерок на потврдата за прием на ствари согласно со членот 49 став (4) на овој закон, должен е да ја надомести штетата причинета со извршувањето на таквото барање на лицето кое е овластен имател на третиот оригинален примерок на воздухопловниот товарен лист или на потврдата за прием на ствари.

(2) Со одредбата од ставот (1) на овој член не се навлегува во правото на регрес на превозникот спрема испраќачот.

Неможност за извршување на барањето за располагање

Член 52

Доколку извршувањето на барањето за располагање со стварта не е можно или со неговото извршување би се причинила штета на превозникот или на имателите на правото на располагање со друга ствар, превозникот е должен за тоа да го извести испраќачот.

Право на превозникот да го одбие барањето за располагање со стварта

Член 53

(1) Превозникот има право да го одбие извршувањето на барањето за располагање со стварта, ако:

1) извршувањето на барањето повеќе не е можно;

2) би настанала штета за имателот на барањето за располагање со друга ствар;

3) би настанале штети на превозникот, или ако трошоците за извршување на барањето би биле поголеми од вредноста на стварта;

4) извршувањето на барањето би било спротивно со царинските и други прописи и

5) испраќачот не му го доставил на превозникот третиот оригинален примерок од воздухопловниот товарен лист, во смисла на членот 49 став (4) од овој закон.

(2) Во случаите од ставот (1) точка 3 на овој член превозникот не смее да го одбие извршувањето на барањето, доколку му е понудено соодветно обезбедување.

(3) Превозникот е должен во секој случај на одбивање на извршувањето на барањето за располагање, без одлагање, да го извести подносителот на барањето и да постапи според одредбите на членот 48 на овој закон.

Одговорност на превозникот за надомест на штета во случај на неизвршување на барањето

Член 54

(1) Ако превозникот не го изврши барањето од членот 49 став (1) на овој закон, или не постапи според членот 53 став (3) на овој закон, одговорен е за штетата која од тоа ќе настане.

(2) Износот на надоместот на штета од ставот (1) на

овој член и од членот 51 на овој закон не може да биде поголем од износот кој превозникот би бил должен да го надомести ако стварта предадена на превоз била загубена.

Престанок на правото на располагање со стварта за испраќачот

Член 55

(1) Правото на испраќачот на располагање со стварта престанува кога стварта ќе стигне во местото на определување и примачот ќе постави барање за предавање на стварта или на воздухопловниот товарен лист.

(2) Примачот има право да бара од превозникот да му ја предаде стварта или воздухопловниот товарен лист ако од налогот на испраќачот не произлегува нешто друго и под услов да ги исполни своите обврски наведени во одредбите од членот 72 став (2) и членот 73 на овој закон.

(3) Ако примачот по поставувањето на барањето од ставот (1) на овој член го одбие преземањето на стварта или воздухопловниот товарен лист, испраќачот може повторно да располага со стварта.

(4) Ако примачот го одбие преземањето на стварта или товарниот лист, испраќачот може да располага со стварта и без поднесување на третиот оригинален примерок на воздухопловниот товарен лист.

5. Предавање на стварта

Место и начин на предавање на стварта

Член 56

(1) Превозникот е должен да ја предаде стварта во местото на определувањето наведено во договорот или воздухопловниот товарен лист или во местото кое ќе го одреди лицето овластено за располагање со стварта.

(2) Ако со договорот поинаку не е одредено, превозникот ја предава стварта на примачот на аеродромот во местото на определување.

(3) Превозникот е должен да ја предаде стварта на примачот кој е наведен во воздухопловниот товарен лист.

(4) Ако не бил издаден воздухопловен товарен лист, превозникот мора да ја предаде стварта на лицето кое со договорот за превоз или на друг начин е одредено за примање на стварта.

(5) Ако испраќачот согласно со членот 49 на овој закон одреди како примач некое друго лице, а не она кое е наведено во воздухопловниот товарен лист или во потврдата за прием на ствари, превозникот е должен стварта да ја предаде на тоа друго лице.

(6) Ако поинаку не е договорено, превозникот е должен без одлагање да го извести примачот за пристигнувањето на стварта во местото на определување.

Приговори на примачот

Член 57

(1) Ако примачот на стварта не стави писмен приговор поради оштетувањето на стварта веднаш при преземањето, се претпоставува дека стварта му е предадена во состојба во која е примена на превоз, односно онака како што е наведено во воздухопловниот товарен лист или во потврдата за прием на ствари.

(2) Ако оштетувањето не можело да се забележи во моментот на преземањето, примачот мора да стави приговор до превозникот непосредно откако ќе го открие оштетувањето, а најдоцна во рок од 14 дена од денот на преземањето на стварта.

(3) Ако до штета дошло поради задоцнување со предавање на стварта, примачот мора да стави писмен приговор во рок од 21 ден од денот кога стварта му е предадена.

(4) Ако писмениот приговор на примачот на стварта не биде ставен во рокот одреден со одредбите на овој член, превозникот не одговара за штетата, освен ако штетата настанала од дејствие или пропуст на превозникот или на лицето кое работело на извршувањето на превозот по негов налог или за негова сметка, а дејствијата или пропустите се сторени намерно или со крајно невнимание.

Неможност за предавање на примачот

Член 58

(1) Ако примачот не може да биде пронајден или ако одбие да ја преземе стварта, превозникот е должен без одлагање да побара упатство од испраќачот.

(2) Ако во примерен рок не добие упатство од испраќачот или ако применото упатство не може да го изврши, превозникот има право, на трошок и на ризик на лицето овластено за располагање со стварта, да ја предаде стварта на чување на јавно складиште или на друго соодветно лице, или самиот да ја земе на чување.

(3) За преземеното дејствие од ставот (2) на овој член, превозникот е должен без одлагање да го извести испраќачот или лицето кое е овластено да располага со стварта.

(4) Ако стварта ја предаде на чување на друго лице, превозникот е одговорен за својот избор.

(5) Кога превозникот ќе постапи согласно со одредбата од ставот (2) на овој член се смета дека превозот е завршен.

Продажба на стварта

Член 59

(1) Ако испраќачот, односно лицето кое е овластено да располага со стварта, не ја преземе стварта во рок од 30 дена од денот на ставањето на стварта на чување, превозникот има право да ја продаде стварта.

(2) Превозникот има право да ја продаде стварта и пред истекот на рокот од ставот (1) на овој член, ако:

1) на стварта која е расиплива и се заканува непосредна опасност од расипување или веќе започнало нејзиното расипување;

2) трошоците на чувањето не би биле сразмерни со вредноста на стварта и

3) поради одлагањето на продажбата не би можел да се постигне износ кој е доволен за покривање на побарувањата на превозникот и трошоците за чување на стварта.

(3) Продажбата на стварта се одвива јавно, освен ако станува збор за расиплива ствар или ствари чија цена е одредена или се формира на берза.

(4) Износот кој превозникот ќе го оствари со продажбата на стварта, по одбивањето на своето побарување во врска со превозот на таа ствар и по одбивањето на трошоците на чување и продажба, превозникот е должен да го положи кај судот надлежен според местото на продажба во корист на лицето кое е овластено да располага со стварта и да го извести тоа лице за таквата околност.

6. Одговорност на превозникот

Одговорност на превозникот

Член 60

(1) Превозникот одговара за штетата која настанала поради загубување и оштетување на стварта која ја примил на превоз и за штетата настаната поради задоцнување во превозот и предавањето на стварта на примачот.

(2) Превозникот одговара за штетата од ставот (1) на овој член која ќе ја причини лицето кое по негов налог или за негова сметка работело на извршувањето на превозот.

(3) Како време на превоз на ствари со воздухоплов

се смета времето од преземањето на стварта на аеродромот на поаѓање заради нејзино отпремување до предавањето на стварта на лицето кое е овластено со неа да располага на аеродромот на определувањето или на некое друго место на кое ќе слета воздухопловот.

(4) Ако договорот за превоз во воздушниот сообраќај опфаќа и превоз пред почетокот или по завршувањето на превоз со воздухоплов, се претпоставува дека штетата настанала за време на превозот со воздухоплов.

Ослободување на превозникот од одговорност

Член 61

(1) Превозникот нема да одговара за штетата од членот 60 став (1) на овој закон, ако докаже дека штетата настанала поради една или повеќе од следниве причини:

1) недостатоци, кусок или својства на стварта;

2) неправилното пакување на стварта, кое не го извршил превозникот или лицето кое по негов налог или за негова сметка работело на извршување на превозот;

3) војна или вооружен судир и

4) акти или дејствија на државен орган кои се однесуваат на увоз, извоз или транзит на стоката.

(2) Превозникот, исто така, не одговара за штетата настаната поради задоцнување при превозот на стварта, ако докаже дека тој или лицето кое по негов налог или за негова сметка работело на извршување на превозот ги презеле сите потребни мерки за да се избегне штетата или ако докаже дека не било можно овие мерки да се преземат.

(3) Ако превозникот докаже дека штетата од членот 60 став (1) на овој закон настанала и од причини кои се наоѓаат на страната на лицето кое би имало право на надомест на штета, одговорноста на превозникот за надомест на штета се намалува во сразмер со придонесот на лицето кое би имало право на надомест на штета.

Претпоставка дека стварта е изгубена

Член 62

(1) Се претпоставува дека стварта е изгубена во превозот ако превозникот не ја предал на примачот во рок од седум дена од денот кога според договорот е должен да ја предаде, или ако превозникот пред истекот на наведениот рок изјави дека стварта е изгубена.

(2) Ако со договорот не е предвиден рок за предавање на стварта, рокот од ставот (1) на овој член се смета од денот кога предавањето и требало да биде сторено според одредбата од членот 47 став (2) на овој закон.

Обем на одговорноста на превозникот

Член 63

(1) Превозникот одговара за вредноста на изгубената ствар или на нејзин дел или за намалувањето на вредноста на оштетената ствар.

(2) Ако стварите од ставот (1) на овој член се предадени на примачот со задоцнување, превозникот одговара и за штетата причинета со задоцнувањето.

(3) Кон износот од ставовите (1) и (2) на овој член превозникот е должен на испраќачот во целост да му ја надомести и платената превознина и другите трошоци настанати во превозот на стварта ако стварта е изгубена, или во сразмерен износ ако стварта е оштетена, а најмногу до износот од членот 64 став (1) на овој закон.

(4) Во случај на загубување или оштетување на стварта, вредноста на стварта се одредува спрема одредената, односно пазарната вредност на ствари од ист вид, количество и својства во местото и во времето на предавање на стварта на примачот.

Износ на надоместот на штета**Член 64**

(1) Износот на надоместот на штета за која превозникот одговара не може да биде поголем од 17 специјални права на влечење во денарска противвредност по килограм на тежина на стварта.

(2) Надоместот на штетата за која превозникот одговара може да биде и повисок од износот од ставот (1) на овој член, доколку испраќачот во договорот за превоз означил вредност на стварта поголема од износот од ставот (1) на овој член. Во таков случај превозникот одговара до означениот износ за секоја штета настаната поради загубувањето, оштетувањето или задоцнувањето со предавањето на стварта.

(3) Ако вредноста на стварта е означена на начинот од ставот (2) на овој член превозникот има право на зголемување на превознината.

(4) Се претпоставува дека вредноста на стварта одговара на износот означен согласно ставот (2) на овој член, освен ако превозникот не го докаже спротивното.

Одговорност на превозникот во случај на поштенски пратки**Член 65**

Кај превозот на поштенски пратки со воздухоплов одговорноста на превозникот за загубувањето или оштетувањето на пратката, како и за задоцнувањето со предавањето на пратката се одредува врз основа на посебните прописи за превоз на поштенски пратки во домашниот и меѓународниот превоз.

Неограничена одговорност на превозникот**Член 66**

(1) Превозникот нема право да се повикува на ограничувањето на одговорноста предвидена во членот 64 став (1) на овој закон, ако се докаже дека штетата настанала поради дејствие или пропуст на превозникот или на лицето кое по негов налог или за негова сметка работело на извршувањето на превозот и дека тоа дејствие или пропуст се сторени намерно или со крајно невнимание.

(2) Превозникот има право да се повикува на ограничувањето на одговорноста од членот 64 став (1) на овој закон, ако штетата настанала поради дејствие или пропуст на превозникот или на лицето кое по негов налог или за негова сметка работело на извршувањето на превозот, ако докаже дека тоа лице работело надвор од рамките на своите обврски.

(3) Превозникот кој нема право да се повикува на ограничувањето на одговорноста од членот 64 став (1) на овој закон одговара, освен за штетата од членот 63 на овој закон и за секоја друга штета која настанала поради загубување, оштетување или задоцнување со предавањето на стварта.

Потполно или делумно ослободување на превозникот од одговорноста во одредени случаи**Член 67**

По исклучок од одредбата на членот 3 од овој закон, со договорот за превоз на ствари со воздухоплов можат да се предвидат одредби со кои превозникот потполно или делумно се ослободува од одговорноста, или со кои се предвидува ограничување на одговорноста кое е поповолно за превозникот од ограничувањето предвидено со овој закон, само во случај на загубување или оштетување кои ќе настанат поради природата или недостатокот на стварта која се превезува, или поради неправилното пакување на стварта која се превезува.

Примена на другите одредби од овој закон**Член 68**

На превозот на ствари на соодветен начин се применуваат одредбите за превозот на патници на овој закон.

7. Превознина**Висина на превознината****Член 69**

(1) Висината на превознината се одредува со договор.

(2) Превознината утврдена во договор за еден или повеќе превози останува непроменета без оглед на траењето на договорениот превоз.

(3) Ако на барање на испраќачот или во интерес на носителот на правото превозот се продолжи подалеку од договореното место на определување, превознината сразмерно ќе се зголеми.

Плаќање на превознината**Член 70**

(1) Превознината се плаќа само за ствар која е превезена и во местото на определување му е ставена на располагање на примачот.

(2) Превознината треба да се плати и за стварта која не е превезена и ставена на располагање на примачот, ако тоа го причинил нарачателот на превозот, испраќачот, лицето кое е овластено да располага со стварта или лицето за кое тие одговараат, или ако причината поради која стварта не пристигнала на местото на определување се наоѓа во самата ствар, а превозникот не е одговорен за таа причина.

(3) Ако стварта е превезена само на еден дел од патот превозникот има право на превознина сразмерно со корисно извршениот превоз, освен во случајот од ставот (2) на овој член.

Плаќање на превознина во посебни случаи**Член 71**

(1) Ако наместо договорената ствар на превоз се предаде друга ствар чија превознина е поголема од договорената, превознината се плаќа за вистински натоварената ствар.

(2) Ако на превоз се предадат помалку ствари отколку што е договорено или не натовари ништо, превознината се плаќа за целото договорено количество на ствари.

(3) Ако се натоварени помалку ствари отколку што е договорено, а превознината за натоварената друга ствар е поголема од договорената превознина, ќе се плати целата договорена превознина и разликата меѓу договорената превознина и поголемата превознина за натоварената ствар.

Обврски на примачот**Член 72**

(1) Примачот кој е овластен да бара предавање на воздухопловниот товарен лист и на стварите должен е да го намира побарувањето и да ги исполни сите други услови кои се наведени во воздухопловниот товарен лист или во другата исправа од членот 36 став (2) на овој закон, а за кои не е изречно наведено дека треба да ги плати, односно да ги исполни испраќачот или нарачателот на превозот.

(2) Ако превозот се извршува без воздухопловен товарен лист, примачот кој бара предавање на стварта е должен да ја плати превознината и другите побарувања на превозникот во врска со превозот на стварта.

Плаќање на превозината кај договорот за превоз на одредено време

Член 73

(1) Кај договорот за превоз на одредено време нарачателот на превозот ја плаќа превозината однапред во еднакви месечни износи, но на превозникот му припаѓа превозина само за времето на извршување на договорот.

(2) Ако за времетраењето на договорот за превоз на одредено време настапат пречки во искористувањето на воздухопловот, нарачателот на превозот плаќа превозина и за времетраењето на тие пречки ако пречката ја предизвикал тој или ако пречката настанала поради извршување на негов налог.

(3) Превозникот има право да се откаже од договорот за превоз на одредено време ако превозината не му биде платена по втасувањето.

Неизвршување на обврските на примачот

Член 74

(1) Ако примачот не ги исполни своите обврски, превозникот има право да ја задржи стварта и да ја предаде на чување или сам да ја земе на чување, за што е должен без одлагање да ги извести примачот и испраќачот.

(2) Ако на превозникот не му бидат исплатени побарувањата од договорот за превоз во рок од 15 дена од денот на предавањето на известувањето од ставот (1) на овој член, тој е овластен да ја продаде стварта.

(3) Во врска со чувањето и продавањето на стварта се применуваат одредбите од членовите 58 и 59 на овој закон.

Право на превозникот на побарувањата

Член 75

(1) Превозникот кој без да го искористи правото од членот 74 на овој закон ја предаде стварта на примачот и покрај тоа што примачот не ги исполнил своите обврски од договорот за превоз, нема право да бара од испраќачот, односно од нарачателот на превозот исплата на побарувањата од договорот за превоз кои примачот бил должен да му ги плати, освен ако поради тоа испраќачот и нарачателот неосновано се збогатиле.

(2) Ако превозникот кој го искористил правото од членот 74 на овој закон го наплати своето побарување само делумно, тој може од лицата наведени во ставот 1 на овој член да бара исплата на ненаплатениот дел од побарувањето.

(3) Заради обезбедување на своите побарувања од договорот за превоз на ствари, превозникот има право на задржување на стварите кои ги преземал на превоз.

Оддел III

Превоз во кој учествуваат повеќе превозници

1. Сукцесивен превоз

Содржина на договорот

Член 76

Договорот за сукцесивен превоз со воздухоплов е договор за превоз на патници, багаж или ствари со кој превозникот (прв превозник) се обврзува да го изврши превозот со учество на повеќе превозници (сукцесивни превозници), а патникот, односно нарачателот на превозот се согласува со тоа.

Односи меѓу сукцесивните превозници

Член 77

(1) Односите меѓу сукцесивните превозници се уредуваат со договор.

(2) Ако со договор поинаку не биде одредено, на

односителите на сукцесивните превозници се применуваат одредбите на овој закон.

Одговорност на сукцесивните превозници за штета настаната поради смрт, оштетување на здравјето и повреда на патниците и за задоцнување во превозот на патници

Член 78

(1) За штетата која ќе настане заради смрт, оштетување на здравјето или повреда на патникот, како и за штетата предизвикана со задоцнување солидарно одговараат првиот превозник и оној сукцесивен превозник на чијшто дел од патот настанала штетата.

(2) Првиот превозник има право со договор да ја исклучи својата одговорност за штетата од ставот (1) на овој член која ќе настане поради задоцнувањето на делот од патот на кој превозот го извршуваат сукцесивните превозници.

(3) Ако првиот превозник ја надоместил штетата на жртвата, односно на нејзините наследници, а штетата е настаната со смрт, оштетување на здравјето или повреда на патникот, тој ќе има право на регрес од сукцесивниот превозник на чијшто дел од патот настанала штетата.

Одговорност на превозникот за загубувањето или оштетувањето на багажот и стварта и за задоцнувањето во превозот и предавањето на испраќачот

Член 79

(1) За загубувањето или оштетувањето на багажот и стварите, како и за штетата поради задоцнувањето во превозот и предавањето на испраќачот, покрај превозникот на чијшто дел од патот дошло до штета, на испраќачот солидарно му одговара и првиот превозник, а на примачот и последниот превозник.

(2) Ако не може да се утврди на чиј дел од патот дошло до загубувањето, односно оштетувањето на стварта, за настанатата штета одговараат солидарно сите превозници.

2. Комбиниран (интегрален) превоз

Член 80

(1) Ако така е договорено, превозникот во воздушниот сообраќај има право договорениот превоз да го изврши со учество на превозници од другите гранки на превозот (комбиниран превоз).

(2) Превозникот кој склучил договор за комбиниран превоз одговара за штета според прописите за надомест на штета кои важат за превозникот на чијшто дел од патот настанала штетата.

(3) За ограничувањето на одговорноста на превозникот од комбинираниот превоз соодветно се применуваат одредбите од членот 64 на овој закон.

Оддел IV

Прифаќање и отпремување на патници, багаж и ствари

Работи на прифаќање и отпремување на патници, багаж и ствари

Член 81

(1) Договорот за превоз ги опфаќа и работите на прифаќање и отпремување на патници, багаж и ствари кои се извршуваат во текот на превозот во воздушниот сообраќај.

(2) Како работи од ставот (1) на овој член се сметаат:

1) отпремување на патниците од аеродромската зграда и следење и превоз до воздухопловот и обратно, како и превоз или следење на патниците од еден до друг воздухоплов;

2) превоз на регистрираниот багаж и стварите од просторијата одредена за примање на багаж, односно на ствари од складиште или од други превозни средства на аеродромот до воздухопловот и нивно натоварување и сложување во воздухопловот;

3) истоварување на регистрираниот багаж и ствари од воздухопловот и нивен превоз во просторијата одредена за издавање на багаж на патниците, односно на стварите до складиштето или до други превозни средства на аеродромот;

4) претовар на регистрираниот багаж и стварите од еден воздухоплов во друг на платформа на аеродромот и

5) грижа регистрираниот багаж и стварите да се натоваруваат во воздухопловот, односно да се истоваруваат од воздухопловот според соодветните документи.

Договор за работите на прифаќање и отпремување

Член 82

(1) Ако работите на прифаќање или отпремување не ги извршува превозникот туку некое друго лице, односите меѓу превозникот и тоа правно лице се уредуваат со нивен меѓусебен договор.

(2) Со договорот од ставот (1) на овој член лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување се обврзува дека, заради извршување на договорот за превоз во воздушниот сообраќај, уредно и на време ќе ги изврши работите на прифаќање и отпремување на патници, багаж и ствари, а превозникот се обврзува на тоа лице да му плати определен надомест.

(3) Со склучувањето на договорот од ставот (1) на овој член лицето кое ги извршува работите на прифаќањето или отпремувањето се обврзува дека ќе ги презема и дејствијата потребни за зачувување на правата на превозникот спрема имателите на побарување за располагање со багажот или со стварите кои му се доверени на ракување.

Одговорност на превозникот спрема лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување

Член 83

Превозникот му одговара на лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување за штетата која настанала поради ракување со опасна ствар или со ствар која се превезува под посебни услови, ако за природата на тие ствари не го известил правното лице кое ги извршува работите на прифаќање и отпремување или ако не му ги дал потребните упатства, освен ако лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување знаело или морало да знае за природата на стварите.

Одговорност на лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување

Член 84

(1) За штетата која ќе ја предизвика во извршувањето на работите на прифаќање или отпремување, лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување му одговара на превозникот и тоа онака како што би одговарал превозникот при извршувањето на договорот за превоз.

(2) По исклучок, лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување му одговара и на патникот, односно на имателот на правото за располагање со багажот или стварите, ако штетата ја предизвикало намерно или со крајно невнимание или ако работело надвор од рамките на своите обврски.

Договор со кој се намалува одговорноста на лицето кое

ги извршува работите на прифаќање или отпремување

Член 85

Одредбите на договорот за извршување на работите на прифаќање или отпремување со кои се намалува одговорноста на лицето кое ги извршува работите на прифаќање или отпремување предвидени со овој закон, или со кои се намалува одговорноста на превозникот од членот 83 на овој закон, или со кои на штета на трети лица се менуваат одредбите за нивната одговорност предвидена со овој закон, немаат правно дејство.

Оддел V

Рекламации

Поднесување и писмена форма на рекламацијата

Член 86

(1) Побарувањето од договорот за превоз носителот на правото го остварува преку поднесување на писмена рекламација на превозникот во пропишаниот рок, согласно со одредбите на овој закон, Монреалската конвенција и прописите на Европската унија на чија примена упатува овој закон.

(2) Ако превозникот во рок од 30 дена од денот на доставувањето на рекламацијата не го задоволи барањето од рекламацијата, имателот на правото може своето побарување да го оствари со поднесување на тужба до суд.

(3) На побарувањата на носителот на правото затезната камата тече од денот на доставувањето на рекламацијата.

(4) На побарувањето на превозникот затезната камата тече од денот на доставувањето на барањето до патникот, односно до нарачателот на превозот.

ГЛАВА II

ДОГОВОР ЗА СПЕЦИЈАЛИЗИРАНА УСЛУГА СО ВОЗДУХОПЛОВ

Предмет на договорот за специјализирана услуга со воздухоплов

Член 87

(1) Со договорот за специјализирана услуга со воздухоплов, вршителот на таа услуга се обврзува дека ќе ја изврши услугата со воздухоплов која не е превоз на патници, багаж или ствари, а нарачателот на таа услуга се обврзува да плати определен надомест.

(2) Специјализирани услуги со воздухоплов од ставот (1) на овој член се воздухопловни активности во кои воздухопловот се користи за давање на специјализирани услуги како што се: за потребите на земјоделството, шумарството, здравството, градежништвото, за фотографирање и снимање, набљудување и патролирање, панорамско летање, рекламни цели (фрлање на летоци, влечење на рекламни пароли) и друго, односно услуги кои не спаѓаат во превоз на лица, предмети и пошта.

(3) Договорот за специјализирана услуга со воздухоплов е полноважен ако е склучен во писмена форма.

Соодветна употреба на други одредби од овој закон

Член 88

На договорот за специјализирана услуга со воздухоплов соодветно се применуваат одредбите за договор за превоз на патници на одредено време и за Договор за превоз на патници со цел воздухоплов на овој закон.

Исполнување на налозите на нарачателот на услугата

Член 89

(1) Кај договорот за специјализирана услуга со воздухоплов, вршителот на услугата должен е да ги исполнува наложите на нарачателот на специјализираната услуга во границите на договорот и според намената на воздухопловот.

(2) Вршителот на специјализираната услуга со воздухоплов не е должен да исполни налог на нарачателот на услугата кој воздухопловот или лицата во воздухопловот би ги изложил на опасност, а ниту налогот за кој може основано да се претпостави дека, ако се исполни, ќе предизвика штета на трети лица.

Одговорност за штета

Член 90

(1) Вршителот на специјализираната услуга со воздухоплов одговара за штетата која неговите помошници во извршувањето на услугата ќе му ја нанесат на нарачателот на специјализираната услуга.

(2) Со договорот за специјализирана услуга со воздухоплов не може да се исклучи одговорноста за штетата која намерно или со крајно невнимание ќе ја нанесат помошниците на вршителот на специјализираната услуга.

Соодветна примена на одредбите за одговорноста од договорот за превоз на патници и ствари

Член 91

На штетата која настапила поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на нарачателот на услугата или на лицата за кои нарачателот на услугата е одговорен, а кои се наоѓаат во воздухопловот, како и за штетата поради загубувањето или оштетувањето на стварите на нарачателот кои се наоѓаат во воздухопловот заради извршување на услугата, на соодветен начин се применуваат одредбите за одговорноста од договорот за превоз на патници и ствари на овој закон, прописите на Европската унија на чија примена упатува овој закон и Монтреалската конвенција.

Примена на одредбите кои важат за договорот за дело

Член 92

Ако со овој закон поинаку не е одредено, на извршувањето на договорот за специјализирана услуга со воздухоплов се применуваат одредбите на облигационото право, кои важат за договорот за дело, како и прописите на Европската унија на чија примена упатува овој закон и Монтреалската конвенција.

Примена на одредбите на овој закон за вондоговорната одговорност за штета

Член 93

На штетата која воздухопловот во лет при исполнувањето на договорот за специјализирана услуга со воздухоплов ќе ја нанесе на земја, се применуваат одредбите на овој закон за вондоговорната одговорност за штета.

ГЛАВА III ДОГОВОР ЗА ЗАКУП НА ВОЗДУХОПЛОВ

Предмет на договорот

Член 94

(1) Со договорот за закуп на воздухоплов закуподавецот се обврзува на закупецот да му предаде одреден воздухоплов на користење, а закупецот се обврзува за тоа да плаќа закупнина.

(2) Договорот за закуп на воздухоплов е полноважен ако е склучен во писмена форма и ако е одобрен од органот на државната управа надлежен за вршење на работите од областа на воздухопловството (Агенци-

ја за цивилно воздухопловство).

Обврски на закуподавецот

Член 95

(1) Закуподавецот е должен да му го предаде на закупецот воздухопловот во таква состојба што ќе може да се употребува според договорената или вообичаената намена.

(2) Ако со договорот за закуп на воздухоплов е предвидено закуподавецот да стави на располагање и екипаж за воздухопловот, екипажот е обврзан да ги извршува наложите на закупецот.

Поднесување на трошоците за користење на воздухопловот

Член 96

(1) Трошоците за користењето на воздухопловот ги поднесува закупецот.

(2) Закупецот не ги поднесува трошоците за поправка на воздухопловот која е потребна заради отстранување на скриен недостаток на воздухопловот кој постоел во времето кога воздухопловот му бил предаден, ниту пак ги поднесува трошоците за штета поради загубувањето на воздухопловот поради дејствување на виша сила.

Одржување на воздухопловот за времетраењето на договорот

Член 97

(1) Закупецот е должен да го одржува воздухопловот во текот на траењето на договорот.

(2) По истекот на договорот, закупецот должен е да го врати воздухопловот во состојбата во којашто го примил и во местото во кое воздухопловот му бил предаден.

(3) Закупецот не одговара за редовното трошење (абење) на воздухопловот.

Одговорност за штета поради недостаток на воздухопловот

Член 98

Закуподавецот одговара за штетата настаната поради недостаток кој воздухопловот го прави неупотреблив или ја намалува неговата употребливост за договореното или вообичаеното искористување, ако недостатокот постоел во времето на предавањето на воздухопловот на закупецот.

Закуп на воздухоплов и договор за превоз со воздухоплов

Член 99

Во случај на сомневање дали е склучен договор за закуп на воздухоплов или договор за превоз на одредено време, се смета дека е склучен договор за превоз на одредено време.

Закупнина

Член 100

(1) Ако поинаку не е договорено, закупнината се плаќа месечно однапред, сметано од денот на предавањето на закупениот воздухоплов.

(2) На закуподавецот не му припаѓа закупнина за времето за кое закупецот бил спречен да го користи

воздухопловот поради вина на закуподавецот или поради скриен недостаток на воздухопловот, ако тој недостаток постоел во времето на предавањето на воздухопловот.

(3) Закуподавецот има право со своја изјава да го раскине договорот ако закупнината не е платена во рок од 15 дена од пристигнувањето, со што не се задира во неговото право за надомест на штета.

(4) Во случајот од ставот (3) на овој член договорот ќе остане во сила ако закупецот ја исплати заостанатата закупнина пред да ја прими изјавата за раскинување.

Траење и раскинување на договорот за закуп на воздухоплов

Член 101

(1) Договорот за закуп на воздухоплов може да се склучи на одредено или на неопределено време.

(2) Договорот за закуп на воздухоплов склучен на одредено време може да се продолжи или раскине само во писмена форма.

(3) Договорот за закуп на воздухоплов склучен на неопределено време може да се откаже однапред само во писмена форма и во рок кој не може да биде пократок од три месеца.

Престанување на договорот

Член 102

Договорот за закуп на воздухоплов престанува во случај воздухопловот да биде уништен или пак да стане трајно неупотреблив, како и во случај кој не можел да се предвиди, да се спречи ниту да се отстрани, а кој го оневозможува искористувањето на воздухопловот за време на закупот.

Откажување на закупецот

Член 103

Ако поправките на воздухопловот кои ги поднесува закуподавецот траат, или се предвидува дека ќе траат подолго време во однос на времето на траењето на договорот или на целта за склучување на договорот, закупецот може со писмена изјава да се откаже од договорот за закуп.

Задоцнување на закупецот со враќањето на воздухопловот

Член 104

(1) Ако закупецот не му го врати воздухопловот на закуподавецот по истекот на времето за враќање предвидено со договорот за закуп, должен е да плати сразмерен надомест во висина на двојна договорена закупнина за пречекореното време.

(2) Ако закупецот е виновен за задоцнувањето со враќањето на воздухопловот, покрај износот од ставот (1) на овој член, тој одговара и за секоја штета која поради тоа ќе ја претрпи закуподавецот.

Награда за потрага и спасување со закупениот воздухоплов

Член 105

Наградата за потрага и спасување со закупениот воздухоплов во текот на траењето на договорот за закуп му припаѓа на закупецот.

Подзакуп

Член 106

Закупецот може да го даде воздухопловот во закуп на друго лице (подзакуп) само врз основа на согласност на закуподавецот дадена во писмена форма.

ГЛАВА IV ОДГОВОРНОСТ ЗА ШТЕТАТА КОЈА ВОЗДУХОПЛОВОТ ЌЕ ЈА ПРИЧИНИ НА ЗЕМЈА

Одговорност на сопственикот на воздухопловот

Член 107

(1) Сопственикот на воздухопловот одговара за штетата настаната на земја поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на трети лица, како и за штетата нанесена на ствари која директно ќе ја предизвика воздухопловот во лет, или лица или ствари кои испаднале, или се исфрлени од воздухопловот во лет.

(2) Сопственикот на воздухопловот одговара за штетата од ставот (1) на овој член која ќе ја предизвика лицето кое по негов налог, односно за негова сметка работело на извршувањето на превозот.

(3) Одредбата од ставот (1) на овој член се однесува и на штетата која е предизвикана со самото поминување на воздухопловот низ воздушниот простор ако до штетата дошло поради непридржување кон соодветните прописи за безбедноста на воздушниот сообраќај (на пример, штета предизвикана со звук и слично).

(4) Се смета дека воздухопловот е придвижувач на мотор во лет, според ставот (1) на овој член, од моментот на покренувањето на моторите со цел за полетување, па сè до моментот на запирање на воздухопловот и престанокот на работата на моторите заради слетување.

Одговорност за штета на закупецот на воздухоплов на договорниот и вистинскиот превозник

Член 108

(1) За штетата од членот 107 на овој закон која ќе ја нанесе воздухоплов кој е предмет на договор за закуп на воздухоплов, одговара закупецот на воздухопловот.

(2) За штетата од ставот (1) на овој член солидарно одговараат договорниот и вистинскиот превозник.

Одговорност на нарачателот на превозот со цел воздухоплов на одредено време и нарачателот на специјализирана услуга со воздухоплов

Член 109

За штетата од членот 107 на овој закон, покрај сопственикот на воздухопловот, солидарно одговара и нарачателот на превозот со цел воздухоплов на одредено време, како и нарачателот на специјализирана услуга со воздухоплов.

Ослободување од одговорност

Член 110

Лицето одговорно за штета според одредбите од членовите 107, 108 и 109 на овој закон (одговорно лице) нема да одговара ако докаже дека:

1) штетата настанала со дејствие на оштетеното лице или на лицето кое работело по налог и за сметка на оштетеното лице и

2) воздухопловот со кој штетата е причинета бил противправно искористуван од друго лице, а дека одговорното лице ги презело потребните мерки за да го спречи противправното искористување на воздухопловот.

Поделена одговорност

Член 111

Ако одговорното лице докаже дека за настанувањето на штетата делумно придонело оштетеното лице или лицето кое работело по налог или за сметка на оштетеното лице, одговорноста на одговорното лице за надомест на штета се намалува во сразмер со придонесот на наведените лица во настанувањето на штетата.

Противправно искористување на воздухопловот**Член 112**

Ако одговорното лице не докаже дека ги презело потребните мерки за да го спречи противправното искористување на воздухопловот со кој е причинета штетата, тоа за штетата одговара солидарно со лицето кое противправно го искористувало воздухопловот.

Причинување на штета од страна на лице кое работело по налог или за сметка на оштетениот**Член 113**

Одговорното лице не може да се ослободи од одговорност според одредбите на членот 110 став (1) точка 1 и членот 120 на овој закон, ако штетата ја предизвикале лица кои работеле по налог или за сметка на оштетениот, а оштетениот докаже дека тие лица работеле надвор од рамките на своите должности.

Солидарна одговорност за штета како последица на судир или меѓусебно попречување на воздухоплови**Член 114**

За штетата од членот 107 на овој закон која ќе настане како последица на судир или меѓусебно попречување на два или повеќе воздухоплови, како и за штетата која заеднички ќе ја нанесат два или повеќе воздухоплови, солидарно одговараат сите одговорни лица.

Ограничување на одговорноста**Член 115**

За штетата од членот 107 на овој закон одговорното лице одговара најмногу до износите предвидени во членот 7 од Регулативата (ЕЗ) 785/2004.

Неограничена одговорност**Член 116**

(1) Одговорното лице нема право да се повикува на ограничувањата на одговорноста од членот 115 на овој закон, ако се докаже дека штетата била предизвикана намерно или со крајно невнимание.

(2) Одговорното лице има право да се повикува на ограничувањата на одговорноста од членот 115 на овој закон, ако докаже дека лицето кое работело по негов налог или за негова сметка на извршувањето на превозот ја нанело штетата намерно или со крајно невнимание, работејќи надвор од рамките на своите обврски.

(3) Лицето кое противправно го користело воздухопловот со кој е предизвикана штета, нема право да се повикува на ограничувањата на одговорноста од членот 115 на овој закон.

Ограничување на одговорноста по настан**Член 117**

Вкупниот износ на надоместот кој може да се бара од повеќе одговорни лица за штета која ќе ја причини воздухоплов од еден настан, не може да го надмине износот одреден во членот 115 на овој закон, освен ако штетата била причинета намерно или со крајно невнимание.

Распределба на надоместот**Член 118**

(1) Доколу штетата причинета на трети лица и ствари на земјата ги надминува износите предвидени во членот 115 на овој закон, половината од износот првенствено ќе се употреби за надомест на штетата настаната поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на лицата, а втората половина за надомест на останатите штети, сразмерно со нивната висина.

(2) Ако износот од ставот (1) на овој член одре-

ден за надомест на штетата настаната поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на лицата не е доволен за тоа, ненамириениот дел ќе се намира од втората половина на износот во сразмер со останатите штети.

Задолжително осигурување од одговорност за штета причинета на трети лица**Член 119**

Задолжителното осигурување од одговорност за штета причинета на трети лица, се уредува со законот со кој се уредува задолжителното осигурување во сообраќајот и со Регулативата (ЕЗ) 785/2004.

Употребата на одредбите за ограничена одговорност и на странски воздухоплови**Член 120**

Одредбите за ограничување на одговорноста од овој дел на законот ќе се применуваат и на странски воздухоплов, под услов на заемност.

Воздухоплови во сопственост на Република Македонија и воздухоплови во сопственост на странски држави**Член 121**

(1) Одредбите од оваа глава на законот се однесуваат и на воздухоплови кои се во сопственост на Република Македонија.

(2) На воздухоплов во сопственост на странска држава одредбите на овој закон се применуваат под услов на заемност.

**ГЛАВА V
ДОГОВОР ЗА ОСИГУРУВАЊЕ ВО ВОЗДУШНИОТ СООБРАЌАЈ****Предмет на осигурувањето****Член 122**

(1) Со договорот за осигурување во воздушниот сообраќај според одредбите на овој закон можат да се осигураат:

1) воздухопловот и неговата опрема, како и ствариите кои се превезуваат со воздухопловот или се наоѓаат на воздухопловот;

2) превозникот, трошоците на осигурувањето, очекуваната добивка, заложните и другите права и материјалните користи кои постојат или оправдано можат да се очекуваат во врска со воздушниот сообраќај, а можат да се проценат во пари и

3) одговорноста за штета нанесена на трети лица во врска со искористувањето на воздухопловот и другите ствари наведени во точката 1 на овој став.

(2) Под изразот "трети лица" според овој член се подразбираат лицата кои не се субјекти на договорот за осигурување.

(3) Ако поинаку не е договорено, се смета дека осигурувањето на воздухопловот ја опфаќа и неговата опрема.

Осигуреник**Член 123**

(1) Под осигуреник, во смисла на овој закон, се подразбира само лице кое во моментот на настанувањето на штетата имало материјален интерес да не настане осигурениот случај.

(2) Од одредбата на ставот (1) од овој член не може да се отстапи ниту со изречна одредба на договорот за осигурување.

Примена на одредбите на овој закон на реосигурувањето

Член 124

Одредбите на овој закон кои се однесуваат на осигурувањето се применуваат и на реосигурувањето на предметите на осигурување од членот 122 на овој закон, ако реосигурувањето е склучено според полиси или услови кои се вообичаени за осигурување во воздушниот сообраќај.

Означување на предметот на осигурувањето

Член 125

(1) Предметот на осигурувањето мора да биде означен во договорот за осигурување или во полисата за осигурување на таков начин, што ќе биде можно да се утврди неговата истоветност.

(2) Ако осигурениот предмет бил означен непотполно или погрешно, така што не е можно ниту посредно да се утврди дали бил изложен на осигурениот ризик и оштетен, осигурувачот не е должен да плати надомест за настанатата штета.

Договорена вредност

Член 126

(1) Вредноста на осигурениот предмет, која била спогодбено утврдена во договорот за осигурување или во полисата за осигурување (договорена вредност), е задолжителна за осигурувачот и за осигуреното лице.

(2) Осигурувачот може да ја побива договорената вредност, ако е таа во очигледен несразмер со пазарната вредност на осигурениот предмет на почетокот на осигурувањето или пак утврдена со измама.

Вистинска вредност

Член 127

(1) Ако поинаку не е договорено, како вредност на осигурениот предмет се смета неговата вредност на почетокот на осигурувањето (вистинска вредност).

(2) Како вистинска вредност на осигурениот предмет се смета неговата пазарна вредност на почетокот на осигурувањето.

Препуштање на осигурениот предмет на оштетениот

Член 128

Осигуреникот нема право да бара да му го препушти оштетениот осигурен предмет на осигурувачот, а од осигурувачот да го добие надоместот на штета која би му припаѓала во случај на потполно загубување на тој оштетен осигурен предмет.

Кога започнува осигурувањето на воздухопловот на одредено патување

Член 129

Осигурувањето на воздухопловот на одредено патување почнува од моментот кога воздухопловот ќе се стави во движење заради извршување на осигуреното патување во местото на поаѓање наведено во договорот за осигурување и трае додека воздухопловот не заврши со движењето по слетувањето во местото на определување наведено во договорот за осигурување.

Исклучување на одредени штети од осигурувањето на воздухопловот

Член 130

(1) Од осигурувањето на воздухопловот исклучени се штетите кои настанале посредно или непосредно поради недостатоци или неспособност на воздухопловот за сигурна воздушна пловидба ако осигуреникот знаел

или морал да знае за нив.

(2) Одредбата од ставот (1) на овој член не се однесува на штетите настанати поради недостатоци или неспособност на воздухопловот за сигурна воздушна пловидба за кои осигурителот (осигурувачот) бил известен или за кои дознал на друг начин при склучување на договорот за осигурување.

(3) Под неспособност на воздухопловот за сигурна воздушна пловидба, во смисла на овој член, се подразбира како неспособноста поради технички недостатоци или недоволна опременост на воздухопловот, така и неспособноста поради несоодветен екипаж или непрописно оптоварување на воздухопловот.

Пречекорување на границите на воздушната пловидба

Член 131

При осигурувањето на воздухоплов на одредено време, покрај штетите од членот 130 на овој закон, од осигурувањето исклучени се и штетите настанати посредно или непосредно поради ризици надвор од подрачјето на воздушна пловидба предвидено во договорот за осигурување, освен ако до пречекорувањето на границите на воздушната пловидба дошло поради виша сила, грешка во управувањето со воздухопловот или спасување на имотот и животите или давање на здравствена помош, како и во случај кога се во прашање помали пречекорувања, кои не влијаеле позначајно на настанокот или големината на штетата.

Продолжување на осигурувањето на воздухопловот на одредено време поради неодојни поправки

Член 132

(1) При осигурувањето на воздухоплов на одредено време, осигурувањето се продолжува за времето на траењето на неодојните поправки на оштетувањата покриени со осигурувањето, кои се започнати во текот на траењето на осигурувањето или по истекот на осигурувањето и се изведуваат без неоправдано задржување, доколку за тоа време воздухопловот не може да се користи за безбедна воздушна пловидба.

(2) Осигуреникот е должен навремено да го известат осигурувачот за случајот од ставот 1 на овој член.

(3) Доколку се продолжува осигурувањето поради причините од ставот (1) на овој член, осигурувачот има право на доплата на премијата, сразмерно со времето колку што осигурувањето било продолжено.

Надомест на штета во висина на стварните трошоци

Член 133

(1) Кога оштетениот воздухоплов ќе се поправи или изгубените или уништените делови од опремата на воздухопловот ќе се заменат, од осигурувањето се надоместува само штетата во висината на стварните трошоци кои се неопходни за поправка на воздухопловот и за замената на деловите, но не и штетата настаната поради загубувањето на вредноста на воздухопловот до кое дошло и покрај извршената поправка и замената на деловите.

(2) Штетата од ставот (1) на овој член ќе се надомести, без да биде земено предвид дали со поправката на воздухопловот и со замената на деловите дошло до зголемување на вредноста на воздухопловот.

Исчезнување на воздухопловот

Член 134

Кај договорот за осигурување се претпоставува дека воздухопловот исчезнал оној ден кога е прекината

секоја врска меѓу воздухопловот и надлежната контрола на летање, односно оној ден на кој се однесуваат последните сигурни вести за воздухопловот.

Осигурување од одговорност

Член 135

(1) Кај осигурувањето од одговорност на осигуреникот за штетата причинета на трети лица, од осигурувањето се покриваат износите кои осигуреникот е должен да им ги надомести на тие лица поради својата одговорност, ако тие се покриени со осигурувањето, како и трошоците кои се потребни за утврдување на оваа обврска на осигуреникот.

(2) Во случај на задолжително осигурување од одговорност, оштетеното лице може да бара непосредно од осигурувачот надомест на штетата за која одговара осигуреникот, но најмногу до износот со кој е обврзан осигурувачот.

(3) Од осигурувањето ќе бидат надоместени и трошоците за мерките, преземени на барање на осигурувачот или неговите претставници или во договор со нив, за да се одбранат од незаснованите или претераните барања на третите лица, како и трошоците за разумните мерки кои осигуреникот ги направил со истата намена без согласност на осигурувачот или неговите претставници, ако не било можнo таквата согласност да се добие навремено.

(4) Осигурувачот ќе ја надомести штетата поради одговорност на осигуреникот и трошоците за утврдување на неговата обврска, најмногу до висината на осигурената сума одредена во договорот за осигурување.

ГЛАВА VI ЗАСТАРУВАЊЕ НА ПОБАРУВАЊАТА

Застареност и започнување на застареноста

Член 136

(1) Побарувањето од договорот за превоз, како и регресните побарувања во врска со тој договор, застаруваат за две години.

(2) Побарувањата од договорот за специјализирана услуга со воздухоплов, побарувањата од договорот за закуп на воздухоплов и побарувањата за надомест на штета кај одговорноста од членот 107 на овој закон, како и регресните побарувања во врска со наведените побарувања застаруваат за една година.

(3) Побарувањата од договорот за осигурување застаруваат за пет години.

(4) Рокот за застарување почнува да тече кај:

1) договорот за превоз на патници:

- во случај на смрт, оштетување на здравјето, повреда на патниците од воздухопловот како последица на штетата кај одговорноста од членот 107 на овој закон, како и регресните побарувања во врска со наведените побарувања застаруваат за една година.

- во случај на смрт која настапила по истоварувањето на патниците од воздухопловот како последица на повреда настаната во текот на превозот - од денот на смртта, со тоа што тужбата мора да биде поднесена најдоцна во рок од три години од денот кога воздухопловот стигнал или требало да стигне во местото на определувањето;

2) превозот на рачен багаж - од денот кога воздухопловот стигнал или требало да стигне во местото на определувањето;

3) превозот на регистриран багаж и ствари:

- во случај на загубување или оштетување - од денот кога регистрираниот багаж или стварта биле предадени, односно требало да бидат предадени во местото на определувањето;

- во случај на задоцнувањето во превозот - од денот кога регистрираниот багаж или стварта биле предадени во местото на определувањето и

- во случај на други побарувања - од денот кога по-

барувањето требало да биде исполнето;

4) договорот за прифаќање и отпремување на патници, багаж и ствари - од денот одреден во точките 1, 2 и 3 на овој став;

5) договорот за специјализирана услуга со воздухоплов и кај договорот за закуп на воздухоплов - од денот на пристигнувањето на побарувањето;

6) одговорноста од членот 107 на овој закон - од денот кога оштетеното лице дознало за штетата и за лицето кое штетата ја причинило, а најдоцна во рок од три години од денот кога штетата настанала;

7) регресните побарувања - од денот кога настанала обврската за исплата на побарувањето врз основа на судска одлука или врз основа на секој друг акт со кој се засновува правото на регрес и

8) договорот за осигурување за:

- побарувањата за надомест на штета нанесена на трети лица - од денот кога осигуреникот ќе го добие барањето на третото лице за надомест на штета и

- другите побарувања - од првиот ден по истекот на календарската година во која настанало побарувањето.

ТРЕТ ДЕЛ СТВАРНИ ПРАВА НА ВОЗДУХОПЛОВОТ

ГЛАВА I ОПШТИ ОДРЕДБИ

Својство на воздухопловот

Член 137

Воздухопловот и воздухопловот во изградба се подвижни ствари.

Стварни права

Член 138

(1) На воздухоплов може да постои право на сопственост и други стварни права.

(2) На сите стварноправни односи во врска со воздухопловот кои не се уредени со овој закон, на соодветен начин се применуваат општите прописи за стварните права.

Стекнување на државна припадност на Република Македонија

Член 139

Воздухопловот се здобива со државна припадност на Република Македонија со впишување во Регистарот на воздухоплови на Република Македонија (во натамошниот текст: Регистарот на воздухоплови).

Правила за впишување на правата

Член 140

Впишувањето на правата на воздухопловот во Регистарот на воздухоплови, содржината и начинот на водењето на Регистарот и постапката за регистрација, се спроведува врз основа на одредбите на законот кој ја уредува материјата на воздухопловството.

Ред на првенство на впишувањето

Член 141

(1) Правното дејство на впишувањето во Регистарот на воздухоплови зависи од редот на првенството на впишување.

(2) За редот на првенството на впишувањето решаваачки е моментот кога барањето за упис стигнал до органот на државната управа кој е надлежен за водење на Регистарот на воздухоплови.

Начин на стекнување на стварни права на воздухоплов

Член 142

(1) Право на сопственост и други стварни права на воздухоплов кои се стекнуваат врз основа на правно дело, лицето го стекнува со впишување на тоа право во Регистарот на воздухоплови.

(2) Правата од ставот (1) на овој член дејствуваат спрема трети лица од моментот на впишувањето во Регистарот на воздухоплови.

(3) Правното дело од ставот (1) на овој член мора да биде склучено во писмена форма, а во спротивно нема правно дејство.

(4) За настанување на законско заложно право и дејствата кои со тоа настануваат за трети лица, не е потребно впишување во Регистарот на воздухоплови.

(5) Одредбите од ставовите (1), (2), (3) и (4) на овој член се применуваат и на воздухоплов во изградба.

Кога писмена форма не е потребна

Член 143

Одредбите од членот 142 став (3) на овој закон не се однесуваат на:

1) права на воздухоплов стекнати со наследување или со јавно наддавање и

2) пренос на правото на сопственост на воздухопловот на осигурувачот врз основа на одредбите за осигурување во воздушната пловидба.

ГЛАВА II

ПРАВО НА СОПСТВЕНОСТ НА ВОЗДУХОПЛОВ

Обем на правото на сопственост врз воздухоплов во изградба

Член 144

(1) Правото на сопственост врз воздухоплов во изградба ги опфаќа и стварите кои се вградени во воздухопловот во изградба.

(2) Ако во Регистарот на воздухоплови не е впишано нешто друго, правото на сопственост на воздухопловот во изградба ги опфаќа и стварите кои се наоѓаат во фабриките и работилниците, а не се вградени во воздухопловот, ако по својата изработка се наменети исклучиво за вградување во одреден воздухоплов или за негов припадок, или ако се на видлив начин обележани или издвоени за вградување во тој воздухоплов.

Припадок на воздухопловот

Член 145

(1) Припадок на воздухопловот се сите ствари кои се трајно наменети за воздухопловот, без оглед на тоа дали се инкорпорирани на воздухопловот или се привремено одвоени од него.

(2) Преносот на правото на сопственост на воздухопловот го опфаќа и припадокот.

(3) Преносот на правото на сопственост на воздухопловот не го опфаќа оној припадок за кој со согласност на сопственикот на воздухопловот во Регистарот на воздухоплови е впишано дека му припаѓа на друго лице.

Впишување во Регистарот на воздухоплови на договор за закуп на воздухоплов

Член 146

(1) Во Регистарот на воздухоплови се впишува и правото на привремено користење на воздухоплов врз основа на договор за закуп.

(2) По исклучок од ставот (1) на овој член, во Регистарот на воздухоплови не се впишува правото на привремено користење на воздухоплов врз основа на договор за закуп на воздухоплов со екипа.

(3) Ако сопственикот го пренесе со правно дело правото на сопственост на воздухопловот на друго лице, правото на закуп на воздухопловот не престанува, ако рокот на закупот не истекол и ако правото на закуп е впишано во Регистарот на воздухоплови.

Право на првенство на закупецот

Член 147

Закупецот чие право на закуп е впишано во Регистарот на воздухоплови, за времето додека трае закупот има право на првенствено купување.

Сосопственост

Член 148

(1) Воздухоплов и воздухоплов во изградба може да биде во сосопственост, така што сосопствеништвото да е поделено на делови.

(2) Ако меѓу сосопствениците поинаку не е договорено, сосопствеништвото се дели на еднакви идеални делови.

(3) Секој сосопственик може, согласно со одредбите на овој закон, да го отуѓи или да го оптовари својот дел од воздухопловот.

(4) Ако еден од сосопствениците го отуѓува својот дел на воздухопловот, останатите сосопственици имаат право на првенствено купување, ако тоа право е впишано во Регистарот на воздухоплови.

ГЛАВА III

ДОГОВОРНО ЗАЛОЖНО ПРАВО (ХИПОТЕКА) НА ВОЗДУХОПЛОВ

Поим на договорно заложно право хипотека на воздухоплов

Член 149

(1) Договорно заложно право (хипотека) на воздухоплов е право врз основа на кое хипотекарниот доверител е овластен да се намира од продажната цена на воздухопловот остварена со продажба од надлежен орган, ако побарувањето обезбедено со хипотека не му биде намирено при пристигнувањето.

(2) Во договорот за хипотека може да биде содржано и правото на хипотекарниот доверител во случај долгот да не биде исплатен, да го намира своето пристигнато ненамирено побарување со искористување на воздухопловот и овластувањето на хипотекарниот доверител ова право да го впише во Регистарот на воздухоплови како товар на воздухопловот на должникот, ако тоа е предвидено со договор.

(3) Договорот за хипотека мора да биде склучен во писмена форма, во спротивно не произведува правно дејство.

(4) Законското заложно право на воздухоплов има предимство во намирувањето пред хипотеката на воздухопловот.

(5) Хипотеката на воздухоплов не се гасне во случај на промена на сопственикот над воздухопловот, освен ако со овој закон не е поинаку одредено.

(6) Хипотека на воздухоплов се стекнува врз основа на договор или на судска одлука донесена во постапка за присилно обезбедување на побарување. Одредбите на посебниот закон кои ја уредуваат судската постапка за обезбедување на паричните побарувања ги одредуваат претпоставките под кои судот може да донесе одлука за засновање на хипотека врз воздухоплов.

Дејство на хипотеката на воздухоплов

Член 150

(1) Хипотеката на воздухоплов се однесува и на припадокот на тој воздухоплов, освен ако во Региста-

рот на воздухоплови за припадокот е впишано право на сопственост на друго лице кое не е сопственик на воздухопловот.

(2) Хипотеката на воздухоплов во корист на главнината на долгот, постои и за тригодишните договорени или законски камати пристигнати до покренувањето на постапка за присилно извршување, каматите пристигнати во текот на таа постапка, како и за трошоците за впишување на хипотеката, на парничната постапка и на постапката за присилно извршување.

(3) Хипотеката на воздухолов не се однесува на превознината, надоместот за посебни услуги со воздухоплов и закупнината, како и на наградата за извршеното трагање по воздухоплов или негово спасување, освен ако со договорот за хипотека поинаку не е предвидено.

Хипотека на надоместот од осигурување на воздухопловот

Член 151

(1) Ако поинаку не е договорено, хипотеката на воздухоплов се однесува и на надоместот кој од осигурувањето на воздухопловот му припаѓа на сопственикот на воздухопловот.

(2) Хипотеката на надоместот од осигурувањето престанува, ако осигурувачот му го исплатил надоместот на осигуреникот пред да биде известен од хипотекарниот доверител за засновањето на хипотеката.

(3) Ако осигурувачот бил известен за договорот за хипотека на воздухопловот, тој не смее надоместот од осигурувањето да му го исплати на осигуреникот без согласност на хипотекарниот доверител.

Намирување на побарувањето на хипотекарниот доверител пред пристигнувањето на побарувањето

Член 152

По исклучок од членот 149 став (1) на овој закон, кога воздухопловот ќе претрпи такви оштетувања или неговата состојба е таква што хипотеката не дава доволна гаранција за намирување на побарувањето, секој хипотекарен доверител може да бара намирување на своето побарување и пред тоа да пристигне, ако должникот за настанатата разлика не му понуди обезбедување на друг начин.

Дозвола за повлекување на воздухопловот од воздушниот сообраќај

Член 153

(1) Воздухопловот кој е оптоварен со хипотека, не може да биде трајно повлечен од воздушниот сообраќај без претходна писмена согласност на сите хипотекарни доверители чии права се впишани во Регистарот на воздухоплови.

(2) Ако сите хипотекарни доверители не ја дале согласноста од ставот (1) на овој член, хипотекарниот должник има право да бара од судот воздухопловот да биде продаден на јавна лицитација.

Надхипотека

Член 154

(1) На хипотеката на воздухоплов може со договор да се заснова надхипотека во корист на трето лице.

(2) Во случајот од ставот (1) на овој член хипотекарниот должник смее да му го исплати својот долг на хипотекарниот доверител, само ако надхипотекарниот доверител даде писмена согласност за тоа или ако износот кој хипотекарниот должник го долгува го положи кај судот.

(3) Ако хипотекарниот должник не постапи на начинот предвиден со ставот (2) на овој член, хипотеката

ќе остане во сила во корист на побарувањето на надхипотекарниот доверител.

Хипотека на идеалниот дел на сопственикот на воздухопловот

Член 155

За засновување на хипотека на идеалниот дел на сопственикот на воздухопловот, потребна е согласност од сопствениците кои имаат мнозинство на делови на воздухопловот.

Право на доверителот врз делот на сопственикот

Член 156

(1) Ако со хипотека се оптоварени повеќе од половината од сопственичките делови на воздухопловот, хипотекарниот доверител може да бара продажба на целиот воздухоплов, но намирувањето на неговото побарување може да се врши само од делот на продажната цена кој отпаѓа на деловите оптоварени со таа хипотека.

(2) Одредбата од ставот (1) на овој член се однесува и на трошоците на одржувањето.

Хипотека на воздухоплов во изградба

Член 157

Одредбите на овој закон за хипотека на воздухоплов соодветно се применуваат и за воздухоплов во изградба.

Престанок на хипотека

Член 158

Хипотеката на воздухопловот престанува со:

- 1) бришење на хипотеката од Регистарот на воздухоплови и
- 2) продажба на воздухопловот во стечајна постапка или постапка за присилно извршување.

Кога хипотеката не престанува да важи

Член 159

Хипотеката на воздухоплов и нејзиниот ред на првенство стекнат со впишувањето во Регистарот на воздухоплови, не престанува со бришењето на воздухопловот од Регистарот, ако бришењето е извршено затоа што воздухопловот станал трајно неупотреблив, исчезнал или од други причини е повлечен од употреба за воздушен сообраќај.

Заедничка хипотека

Член 160

(1) За истото побарување хипотеката може да се впише неразделено на два или повеќе воздухоплови или воздухоплови во изградба, или на две или повеќе хипотеки (заедничка хипотека).

(2) Во случајот од ставот (1) на овој член хипотекарниот доверител е овластен да бара намирување на целото побарување од секој поединечен воздухоплов оптоварен со хипотеката.

Предбелешка на хипотека на воздухоплов

Член 161

(1) Хипотеката која е впишана во странски регистар на воздухоплови на воздухоплов кој дополнително ќе

се стекне со државна припадност на Република Македонија и која е наведена во исправата за бришење на воздухопловот од странскиот регистар, ќе се впише во македонскиот регистар на воздухоплови како предбелешка на хипотека, со тоа ќе и се признае ред на првенство според часот кој бил решавачки за утврдување на нејзиниот ред на првенство во странскиот регистар.

(2) Хипотекарниот доверител од ставот (1) на овој член должен е да ја оправда предбелешката во рок од 60 дена од приемот на известувањето за впишување на предбелешката во Регистарот на воздухоплови.

ГЛАВА IV ЗАКОНСКО ЗАЛОЖНО ПРАВО НА ВОЗДУХОПЛОВ

Побарувања за кои постои законско заложно право на воздухоплов

Член 162

Законско заложно право на воздухоплов постои за:

1) судските трошоци и трошоците на извршителите сторени во заеднички интерес на сите доверители во текот на постапката за извршување или обезбедување заради чување на воздухопловот или заради спроведување на присилна продажба;

2) побарувањата кои се однесуваат на плаќањето на трошоците кои се должат за трагање по воздухопловот или негово спасување;

3) побарувања кои се однесуваат на вонредни трошоци кои се нужни за зачувување на воздухопловот и

4) трошоците кои е потребно да се платат на аеродромските служби во врска со извршени аеродромски услуги, согласно со одредбите на законот со кој се уредува воздухопловството.

Дејство на законското заложно право

Член 163

(1) Законското заложно право на воздухопловот се однесува и на припадокот на воздухопловот, превозникот и на надоместот за специјализираната услуга која ја долгува патникот, нарачателот на превозот или нарачателот на специјализираната услуга.

(2) Законското заложно право на воздухопловот се однесува и на надоместот кој од осигурувањето на воздухопловот му припаѓа на сопственикот на воздухопловот.

(3) Законското заложно право на воздухопловот во корист на главнината на долгот, се однесува и на каматите пристигнати три години пред почетокот на постапката за присилно извршување и на каматите кои пристигнале во текот на таа постапка.

Право на првенство

Член 164

Побарувањата обезбедени со законско заложно право имаат првенство во намирувањето во однос на сите други права.

Првенство во намирувањето на побарувањата кои се обезбедени со законско заложно право

Член 165

(1) Побарувањата кои се обезбедени со законско заложно право се намируваат по редоследот по кој се наведени во членот 162 став (1) на овој закон.

(2) Кај побарувањата кои во членот 162 став (1) од овој закон се наведени во иста точка, подоцна настанатото побарување има предимство пред порано настанатото, а во случај на сомневање се смета дека побарувањата настанале истовремено, додека не се докаже спротивното.

(3) Ако побарувањата од членот 162 став (1) на овој

закон кои се наведени во иста точка настанале истовремено, а не можат да се намират во потполност, ќе се намират сразмерно.

(4) Побарувањата обезбедени со законско заложно право од последното патување имаат предимство пред таквите побарувања од поранешното патување.

Редослед на намирување на побарувањата за надомест на штета

Член 166

(1) Во случај на присилна продажба на воздухопловот, побарувањата за надомест на штета поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на лица на земјата се намируваат, по правило, по побарувањата од членот 162 став (1) на овој закон.

(2) Ако во случајот од ставот (1) на овој член воздухопловот е оптоварен со хипотека заради обезбедување на некое побарување, барањето за надомест на штета ќе се намири пред барањата на хипотекарните доверители, но најмногу до 20% од продажната цена.

(3) Одредбите од ставовите (1) и (2) на овој член ќе се применуваат ако одговорноста за тие штети е осигурена на износ кој е понизок од вредноста на таков нов воздухоплов.

Престанок на законското заложно право

Член 167

(1) Законското заложно право на воздухопловот престанува со:

1) престанок на побарувањето обезбедено со законско заложно право;

2) истекување на рокот од три месеца од денот на настанувањето на побарувањето;

3) присилна продажба на воздухопловот во изврш или во стечајна постапка и

4) доброволна продажба, под услов:

- преносот на правото на сопственост на воздухопловот да бил впишан во Регистарот на воздухоплови и тоа впишување да било објавено во "Службен весник на Република Македонија" на начин на кој се објавува впишувањето во трговскиот регистар, а исто така да било објавено и на огласната табла на првостепениот суд на чие подрачје се води Регистарот на воздухоплови на Република Македонија во кој воздухопловот е впишан и

- доверителот кој има законско заложно право во рок од 60 дена од денот на објавувањето на огласот за впишувањето на преносот, но пред истекот на рокот од три месеца од денот на настанувањето на побарувањето, да не поведе судска постапка за намирување на своето побарување.

(2) Рокот од ставот (1) точка 2 на овој член за законското заложно право за обезбедување на побарувањата кои се однесуваат на плаќањето на трошоците кои се должат за трагање по воздухопловот или негово спасување и за побарувањата кои се однесуваат на вонредни трошоци кои се нужни за зачувување на воздухопловот се засметува од денот кога биле сторени тие дејствија.

Кога не престанува законското заложно право

Член 168

Законското заложно право за побарувањата од членот 167 став (1) точки 2 и 3 не престанува по истекот на рокот од три месеца, ако пред истекот на тој рок:

1) побарувањето се забележи во Регистарот на воздухоплови во кој воздухопловот е впишан;

2) странките се спогодот за висината на побарувањето и

3) пред судот се поведе постапка за признавање на тоа побарување, во кој случај судот утврдува дали постојат оправдани причини за прекин или одлагање на рокот.

Прекин на рокот од три месеца

Член 169

(1) Рокот од три месеца од членот 167 став (1) точка 2 на овој закон се прекинува со поднесување на тужба за остварување на побарувањето, под услов воздухопловот согласно со одредбите на оваа глава од овој закон да се приземји или во Регистарот на воздухоплови да се впише забелешка за поднесената тужба.

(2) Кога пресудата врз основа на поднесената тужба која била предмет на забелешката од ставот 1 на овој член ќе стане извршна, законското заложно право престанува во рок од 60 дена од извршноста на пресудата ако доверителот во тој рок не побара присилна продажба или запирање на воздухопловот, односно не го впише законското заложно право во Регистарот на воздухоплови.

(3) Доверителот има право во рокот од ставот (2) на овој член да бара од судот побарувањето од ова законско заложно право да го впише како хипотека со ред на првенство според часот кога забелешката на тужбата за остварување на законското заложно право е впишана во Регистарот на воздухоплови.

Пренос на побарувањата

Член 170

(1) Со престанувањето на законското заложно право не престанува побарувањето кое било обезбедено со тоа право.

(2) Со отстапувањето на побарувањето обезбедено со законско заложно право се пренесува и законското заложно право.

Противправно одземање на воздухопловот

Член 171

Одредбите на овој закон за законското заложно право на воздухоплов се применуваат и кога воздухопловот го искористува лице кое не е сопственик на воздухопловот, освен ако воздухопловот на сопственикот му бил одземен со противправно дејствие, а заложникот доверител знаел или морал да знае дека воздухопловот го искористува лице кое воздухопловот го одземало со противправно дејствие.

ЧЕТВРТИ ДЕЛ

ПОСТАПКА ЗА ИЗВРШУВАЊЕ И ОБЕЗБЕДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОПЛОВ

Кога може да се дозволи присилно извршување и обезбедување на воздухоплов

Член 172

(1) Присилно извршување на судска одлука или на друга одлука на која е изедначена со судска одлука која гласи на исполнување на обврска и обезбедување на побарување на воздухоплов може да се спроведува само ако воздухопловот се наоѓа на територијата на Република Македонија.

(2) Присилно извршување и обезбедување можат да се дозволат и на воздухоплов кој не се наоѓа на територијата на Република Македонија, ако е впишан во Регистарот на воздухоплови на Република Македонија.

Измавање од присилно извршување и обезбедување

Член 173

(1) Предмет на присилно извршување или обезбедување не можат да бидат:

1) воените, царинските и полициските воздухоплови, како и воздухопловите за здравствена намена и противпожарни воздухоплови и

2) странски воздухоплов кој во согласност со важечките прописи прелетува преку територијата на Република Македонија или слетал на аеродром на територијата на Република Македонија поради виша сила или поради причини на безбедноста во воздушниот сообраќај (воздухоплов во нужда) додека трае вишата сила или причините на безбедноста на сообраќајот, како и кога ќе слета по наредба на надлежниот орган.

(2) Воздухопловот од ставот (1) точка 2 на овој член може да биде предмет на присилно извршување или обезбедување ако постапката се води заради извршување или обезбедување на побарување кое настанало за време на прелетот или задржувањето на воздухопловот на територијата на Република Македонија.

Воздухоплов кој е нужен за вршење на трговска дејност

Член 174

(1) Воздухопловот што е во сопственост на должникот кој извршува трговска дејност, не може да биде предмет на присилно извршување, ако е неопходен за вршењето на воздухопловната дејност на должникот.

(2) Воздухопловот од ставот (1) на овој член не е изземен од присилно извршување, ако должникот кој е сопственик на воздухопловот го стекнал воздухопловот од доверителот или неговиот правен претходник, кој со покренувањето на присилното извршување бара наплата на своето побарување во врска со тоа стекнување.

(3) Воздухопловот од ставот (1) на овој член не е изземен од присилно извршување, кога присилното извршување се спроведува заради остварување на побарување кое е обезбедено со хипотека или законско заложно право на воздухопловот.

(4) Воздухопловот од ставот (1) на овој член не е изземен од присилно извршување и тогаш кога присилното извршување се спроведува заради намирување на едно од следниве побарувања:

1) заради штета настаната на земја поради смрт, оштетување на здравјето или повреда на лица, а која воздухопловот ја причинил во лет на кој се спроведува присилното извршување или која ја претрпеле лицата на воздухопловот при искористувањето на тој воздухоплов;

2) заради трагање и спасување, давање помош или чување на воздухопловот;

3) од договор за превоз или друг договор за искористување на воздухопловот кој е предмет на присилното извршување и

4) од снабдување, поправка и опремување на воздухопловот кој е предмет на извршувањето.

Привремена мерка на запирање и чување на воздухоплов

Член 175

(1) Привремена мерка на запирање и чување на воздухоплов не може да се дозволи во текот на извршувањето на линиски воздушен сообраќај, ниту во текот на извршувањето на превоз во повремениот воздушен сообраќај, ако воздухопловот е непосредно пред полетување или го продолжува веќе започнатиот превоз.

(2) По исклучок од ставот (1) на овој член, запирање и чување на воздухоплов може да се дозволи ако постапката се спроведува заради остварување на побарување настанато во врска со воздухопловот.

(3) Одредбите на овој член ќе се применат и на странски воздухоплов под услов на заемност.

Ослободување од запирање и чување на воздухоплов**Член 176**

(1) Ако привремената мерка се одредува заради обезбедување на парично побарување, воздухопловот ќе се ослободи од запирање или чување ако биде дадено обезбедување во висина на износот на побарувањето за кое се бара запирањето, под услов со тоа обезбедување да може да се располага и да е преносливо.

(2) Ако се работи за побарувања за кои противникот на обезбедувањето може да ја ограничи својата одговорност, висината на обезбедувањето од ставот (1) на овој член не мора да биде поголема од износот на ограничената одговорност.

(3) Кога еден од судовите во Република Македонија врз основа на одредбата од ставот (1) на овој член ќе го ослободи воздухопловот од запирање, ниту еден друг домашен суд не може да дозволи запирање на тој или на кој било друг воздухоплов за истото побарување и за истиот предлагач на обезбедувањето, под услов со даденото обезбедување и понатаму да може да се располага и да е преносливо во корист на предлагачот на обезбедувањето.

Надлежност за извршување на воздухоплов и на ствари во воздухопловот**Член 177**

(1) Присилното извршување на воздухоплов го спроведува лицето кое врши јавни овластувања одредено со посебен закон со кој се определуваат правилата според кои се спроведува присилното извршување на судски одлуки (извршител), на чие подрачје се наоѓа воздухопловот кој е предмет на извршувањето.

(2) Присилното извршување на ствари кои заради превоз се наоѓаат во воздухопловот, го спроведува лицето кое врши јавни овластувања одредено со посебен закон со кој се определуваат правилата според кои се спроведува присилното извршување на судски одлуки (извршител), на чие подрачје се наоѓа воздухопловот на кој се спроведува извршувањето во времето на поднесувањето на барањето за присилно извршување.

(3) Присилното извршување на странски воздухоплов кој не е впишан во Регистарот на воздухоплови го спроведува лицето кое врши јавни овластувања одредено со посебен закон со кој се определуваат правилата според кои се спроведува присилното извршување на судски одлуки (извршител), на чие подрачје се наоѓа воздухопловот кој е предмет на извршувањето во времето на поднесувањето на барањето за присилно извршување.

(4) Ако во овој закон нема посебни одредби, на присилното извршување на воздухоплов се применуваат одредбите на посебниот закон со кој се определуваат правилата според кои се спроведува присилното извршување на судски одлуки кои гласат на исполнување на обврска.

Надлежност за обезбедување на воздухоплов и на ствари во воздухопловот**Член 178**

(1) За предлогот за обезбедување на воздухоплов решава и обезбедувањето го спроведува судот на чие подрачје се води Регистарот на воздухоплови во кој воздухопловот е впишан.

(2) За предлогот за обезбедување на ствари кои заради превоз се наоѓаат во воздухоплов на кој се спроведува обезбедување, исклучиво е надлежен судот кој го спроведува обезбедувањето на воздухопловот.

(3) Ако во овој закон нема посебни одредби, на обезбедувањето на воздухоплов или на ствари кои за ради превоз се наоѓаат во воздухопловот на кој се спроведува обезбедување, се применуваат одредбите

на законот кој ги определува правилата според кои судот постапува заради обезбедување на побарувањата.

**ПЕТТИ ДЕЛ
СУДИР НА ЗАКОНИТЕ****Примена на одредбите на овој закон на односите кои настануваат во меѓународниот воздушен промет****Член 179**

Одредбите на овој закон за договорите за превоз на патници, багаж, ствари, поштенски пратки и за извршување на специјализирана услуга со воздухоплов се применуваат и на односите кои настануваат во меѓународниот воздушен сообраќај, ако со меѓународен договор поинаку не е одредено.

Исклучување на возвраќање**Член 180**

Ако според одредбите на овој закон треба да се примени право на друга држава, не се применуваат правилата на тоа право за решавање на судирот на законите.

Исклучување на примената на овој закон и задолжителна примена на овој закон**Член 181**

(1) Одредбите на овој закон за договорите за превоз со воздухоплов, не се применуваат ако странките склучиле писмен договор за примена на право на странска држава.

(2) Независно од одредбата од ставот (1) на овој член и на одредбите на овој или на друг закон со кои се уредува судирот на законите на подрачјето на договорите, одредбите на овој закон за договорите за искористување на воздухоплови задолжително се применуваат, ако:

1) обете договорни страни - нарачателот на превозот и превозникот - се физички лица со живеалиште во Република Македонија или правни лица со регистрирано седиште во Република Македонија, а аеродромот на поаѓањето или на определувањето се наоѓа во Република Македонија;

2) со примена на правото на странска држава би се повредило задолжителните одредби на овој закон, кои со спогодба на странките не можат да се исклучат или менуваат, а аеродромот на поаѓањето или на определувањето се наоѓа во Република Македонија и

3) патникот со примена на правото на странската држава би бил ставен во понеповолна положба одошто со примената на одредбите на овој закон.

(3) Договорот склучен спротивно на одредбите од ставот (2) на овој член нема правно дејство.

Примена на правото кое е во најблиска врска**Член 182**

(1) Ако правото чија примена договорните страни ја договориле не може да се примени на целиот договор, или на некој од односите кои произлегуваат од договорот, или ако страните не го одредиле изречно правото кое ќе се применува, а нивната намера за примена на одредено право не може недвосмислено да се утврди ни од околностите на случајот, на договорот или на договорниот однос се применува правото кое е во најблиска врска со него.

(2) На споредните права и споредните обврски, како што се начинот на прием и предавање на стварите или начинот на плаќање на превознината и слично, како најблиско се применува правото на местото каде што тие дејствија се извршени, односно каде што требало да бидат извршени.

Одредување на меродавното право за договорот за осигурување во воздушниот сообраќај

Член 183

(1) На договорот за осигурување во воздушниот сообраќај и за односите кои од него произлегуваат се применува правото на седиштето на осигурувачот под услов:

1) странките изречно да не одредиле право меродавно за договорот, а од околностите на случајот не може да се утврди ниту нивната намера за примена на одредено право и

2) правото чија примена странките ја договориле да не може да се примени на дел од договорот за осигурување во воздушниот сообраќај или на некој однос од тој договор, или само на тој дел од договорот, односно на правниот однос од тој договор.

(2) По исклучок од одредбата од ставот (1) на овој член, на односите од договорот за осигурување во воздушниот сообраќај се применува правото на Република Македонија, ако сите заинтересирани лица во тој договор се државјани на Република Македонија со живеалиште во Република Македонија или се правни лица со припадност на Република Македонија со седиште во Република Македонија, а се работи за осигурени предмети кои се изложени на покриени ризици исклучиво на територијата на Република Македонија.

Одредување на меродавното право за формата на договорот

Член 184

Договорот и секое друго правно дејствие извршено во исполнување на договорот се полноважни во поглед на формата ако е склучен, односно извршен во формата која е пропишана со правото на местото на државата во која е склучен договорот, односно извршено дејствието, или со правото според кое се оценуваат главните права и главните обврски од тој договор.

Одредување на меродавното право за стварните права на воздухоплов

Член 185

Во поглед на правото на сопственост и другите стварни права на воздухопловот се применува правото на државата во која воздухопловот е регистриран.

Одредување на меродавното право за одговорноста за штета која воздухопловот во лет ќе ја причини на земјата

Член 186

На одговорноста за штетата од членот 107 на овој закон се применува правото на државата на чија територија е нанесена штетата.

Примена на други правила за одредување на меродавното право

Член 187

Ако во овој закон нема одредба за правото кое е меродавно за некој однос, соодветно се применуваат општите прописи кои го уредуваат меѓународното приватно право и начелата на правниот поредок на Република Македонија.

Исклучување на примената на странско право

Член 188

(1) Одредбите на правото на странска држава не се применуваат доколку последиците од нивната примена би биле спротивни на јавниот поредок на Република Македонија.

(2) Странското право кое би било меродавно според одредбите на овој закон, не се применува ако меродавноста е постигната заради заобиколување на одредбите на правото на Република Македонија.

ШЕСТИ ДЕЛ ИНСПЕКЦИСКИ НАДЗОР

Инспекциски надзор

Член 189

(1) Агенцијата за цивилно воздухопловство врши инспекциски надзор над спроведувањето на обврската на превозникот или договорниот превозник за:

1) обезбедување надомест на штета и помош на патниците во случај на откажување на летот, одбивање на влез на патникот во воздухопловот и во случај на долго одложување на летот, на начинот предвиден со одредбите на Регулативата (ЕЗ) 261/2004;

2) склучување на договор за осигурување од одговорност за штета причинета на патниците, багажот, стварите и спрема трети лица, согласно со законот со кој се уредува задолжителното осигурување во сообраќајот и со Регулативата (ЕЗ) 785/2004 и

3) информирање на патниците за идентитетот на вистинскиот превозник, согласно со Регулативата (ЕЗ) 2111/2005 за востановување на листа на воздухопловни превозници на Заедницата за кои е изречена забрана за вршење сообраќај во рамките на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на воздухопловниот превозник кој ќе го изврши превозот.

(2) Инспекцискиот надзор од ставот (1) на овој член се спроведува согласно со одредбите на Законот за воздухопловството.

СЕДМИ ДЕЛ ПРЕКРШОЧНИ ОДРЕДБИ

Прекршочни одредби

Член 190

(1) Глоба во износ од 3.000 до 5.000 евра во денарска противвредност ќе му се изрече за прекршок на правното лице кое е:

1) превозник, а не обезбедило надомест на штета и помош на патниците во случај на откажување на летот, одбивање на влез на патникот во воздухопловот и во случај на долго одложување на летот, на начинот предвиден со одредбите на Регулативата (ЕЗ) 261/2004;

2) превозник, а не склучило договор за осигурување од одговорност за штета причинета на патниците, багажот, стварите и спрема трети лица, согласно со законот со кој се уредува задолжителното осигурување во сообраќајот и со Регулативата (ЕЗ) 785/2004 и

3) договорен превозник, а не ги информирало патниците за идентитетот на вистинскиот превозник, согласно со Регулативата (ЕЗ) 2111/2005 за востановување на листа на воздухопловни превозници на Заедницата за кои е изречена забрана за вршење сообраќај во рамките на Заедницата и за информирање на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на воздухопловниот превозник кој ќе го изврши превозот.

(2) За прекршокот од ставот (1) на овој член ќе се казни и одговорното лице во правното лице со парична казна во износ од 1.000 до 2.000 евра во денарска противвредност.

Посредување

Член 191

(1) За прекршоците од членот 190 на овој закон надлежниот инспектор на сторителот на прекршокот

може да му предложи посредување и постигнување на согласност со која сторителот на прекршокот треба да ја плати глобата, другите давачки и да ги отстрани пос-

ледиците од прекршокот.

(2) Инспекторот од ставот (1) на овој член составува записник за прекршокот во кој се констатира согласноста на двете странки за покренување на постапка за посредување на кои се потпишува и сторителот на прекршокот.

(3) Постапката за посредување се покренува со до-ставување на записникот од ставот (2) на овој член до Комисијата за посредување, кој инспекторот е должен да го достави во рок од три дена од денот на составувањето и потпишувањето.

(4) Постапката за посредување се води пред Комисија за посредување формирана од Директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство.

(5) Комисијата е составена од три члена од кои еден ја врши функцијата на претседател. Членовите на Комисијата се избираат од редот на вработените во Агенцијата, од кои еден е дипломиран правник.

(6) Претседателот на Комисијата е должен постапката да ја започне во рок од 24 часа од денот на доставувањето на записникот.

(7) Комисијата работи на седница на која задолжително присуствуваат претставници на сторителот на прекршокот и воздухопловниот инспектор.

(8) За постигнатата согласност во постапката за посредување се склучува спогодба со сторителот на прекршокот.

(9) Во спогодбата од ставот 8 на овој член се утврдуваат обврските на сторителот на прекршокот, а особено:

- висината и начинот на плаќање на глобата,
- висината и начинот на плаќање на другите давачки и трошоци и
- евентуалните мерки кои треба да ги преземе сторителот за отстранување на последиците од прекршокот.

(10) Во случаите во кои е постигната согласност во постапката за последување, глобата за сторителот на сторениот прекршок може да му биде намалена за најмалку една половина од максимум пропишаната глоба за прекршокот.

(11) Директорот на Агенцијата за цивилно воздухопловство донесува деловник и трошковник за работа на Комисијата.

(12) Членовите на Комисијата за посредување за својата работа имаат право на награда која треба да биде разумна и соодветна на значењето, обемот и сложеноста на прекршоците.

(13) Висината и видот на трошоците утврдени во трошковникот од ставот (11) на овој член се определуваат во зависност од реалните трошоци што ги има органот потребни за обезбедување на работата на Комисијата за посредување.

(14) Комисијата за посредување е должна да води евиденција за поведените постапки за посредување и за нивниот исход.

(15) Спогодбата од ставот (8) на овој член има сила на извршна исправа.

(16) Ако постапката за посредување не успее, се поднесува барање за поведување на прекршочна постапка пред надлежниот суд.

ОСМИ ДЕЛ ПРЕОДНИ И ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Примена на овој закон

Член 192

На односите кои настанале пред влегувањето во сила на овој закон се применуваат прописите кои биле на сила во времето на настанувањето на тие односи.

Престанок на важење на другите прописи

Член 193

Со денот на примената на овој закон престанува да се применува Законот за облигационите и основните материјално-правни односи во воздушната пловидба ("Службен лист на СФРЈ" број 22/77 и 12/85).

Прописи на Европската унија

Член 194

Во рок од шест месеца од денот на влегувањето во сила на овој закон, Секретаријатот за европски прашања при Владата на Република Македонија ќе ги преведе и ќе ги објави во "Службен весник на Република Македонија" прописите на Европската унија на кои се упатува во овој закон.

Влегување во сила на овој закон

Член 195

Овој закон влегува во сила осмиот ден од денот на објавувањето во "Службен весник на Република Македонија", а ќе се применува по истекот на шест месеца од неговото влегување во сила.

— —

РЕГУЛАТИВИ НА СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА 1574.

РЕГУЛАТИВА (ЕЕЗ) бр. 2299/89 НА СОВЕТОТ

од 24 јули 1989 година

за кодексот на однесување за компјутерските системи за резервација

СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНУПЦИ,

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската економска заедница, а особено член 84 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот парламент²,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет³,

со оглед на тоа што голем број авионски резервации се прават преку компјутерски системи за резервација;

со оглед на тоа што таквите системи, ако се користат правилно, можат да им обезбедат важна и корисна услуга на авиопревозниците, на туристичките агенции и на патниците со тоа што дозволуваат лесен пристап до ажурирани и точни информации за летови, цени и слободни места, правење резервации и, во некои случаи, издавање билети и бординг-карти;

со оглед на тоа што злоупотребата во форма на оневозможување пристап до системите или дискриминацијата во обезбедувањето, внесувањето или прикажувањето на податоци или неразумните услови кои им се наметнати на учесниците или претплатниците може сериозно да ги стават во неповолна положба авиопревозниците, туристичките агенции и на крајот корисниците;

со оглед на тоа што оваа регулатива не е во спротивност со примената на членовите 85 и 86 од Договорот;

со оглед на тоа што Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2672/88 на Комисијата⁴ ги иззема договорите за општа набавка, изработка и работење на компјутерските системи за резервација од одредбите на член 85 (1) од Договорот;

со оглед на тоа што задолжителниот кодекс на однесување применлив за сите компјутерски системи за резервација и/или дистрибуциски можности кои се нудат за користење и/или се користат во Заедницата може да обезбеди дека таквите системи се употребени на недискриминациски и транспарентен начин, што е предмет на определена заштита, избегнувајќи ја нивната злоупотреба додека се засилува вистинската конкуренција меѓу авиопревозниците и меѓу компјутерските системи за резервација, притоа заштитувајќи ги интересите на корисниците;

со оглед на тоа што не би било соодветно да се наметнуваат задолженија на операторот со компјутерски систем за резервација или на главниот превозник или на превозникот-учесник во однос на авиопревозник од трета земја, кој поединечно или заедно со други, поседува и/или контролира друг таков систем, кој не соодветствува со овој кодекс или не нуди еднаков третман;

со оглед на тоа што е пожелна истрага за приговорите и постапка на извршување за неусогласеност со таквиот кодекс,

¹ Сл. весник бр. С 294, 18.11.1988 год., стр. 12.

² Сл. весник бр. С 158, 26.6.1989 год.

³ Сл. весник бр. С 56, 6.3.1989 год., стр. 32.

⁴ Сл. весник бр. L 239, 30.8.1988 год., стр. 13.

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАТА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Оваа регулатива се применува на компјутерски системи за резервација (КСР) кога се нудат за користење и/или се користат на територијата на Заедницата за дистрибуција и за продажба на производи на воздушен сообраќај независно од:

- статусот или националноста на системскиот оператор,
- изворот на употребени информации или положбата на соодветната централна единица за обработка на податоци,
- географската положба на односниот производ на воздушен сообраќај.

Член 2

За целите на оваа регулатива:

(а) „производ на воздушен сообраќај“ значи редовен патнички воздушен сообраќај, кој вклучува какви било помошни услуги и дополнителни придобивки понудени за продажба и/или продадени како составен дел на воздушниот сообраќај;

(б) „компјутерски систем за резервација (КСР)“ значи компјутерски систем што содржи информации, меѓу другото, за:

- редот на летање,
 - слободните места,
 - цените, и
 - соодветните услуги на авионските превозници,
- со или без други можности преку кои
- може да се направат резервации или
 - може да се издадат билети

до тој степен што некои или сите од овие услуги им се достапни на претплатниците;

(в) „дистрибуциски можности“ значи можности понудени од системски оператор на претплатник или на корисник за обезбедување информации за редот на летање на авиопревозниците, слободните места, цените и соодветните услуги и за правењето резервации и/или издавањето билети и за кои било други соодветни услуги;

(г) „системски оператор“ значи кој било субјект и неговите подружници што се одговорни за работењето или маркетингот на КСР;

(д) „главен превозник“ значи авиопревозник што е системски оператор или кој директно или индиректно, поединечно или заедно со други, поседува или контролира системски оператор;

(ѓ) „превозник-учесник“ значи авиопревозник што има договор со системски оператор за дистрибуција на неговите производи на воздушен сообраќај преку КСР. До степенот до кој главниот превозник користи дистрибуциски можности на сопствениот КСР, тој се смета за превозник-учесник;

(е) „претплатник" значи лице или претпријатие, освен превозник-учесник, кое, според договор или друга спогодба со системски оператор, користи КСР за продажба на производи на воздушен сообраќај директно на поединци;

(ж) „корисник" значи кое било лице што бара информации и/или има намера да купи производ на воздушен сообраќај;

(з) „главен приказ" значи сеопфатен неутрален приказ на податоците во врска со услугите меѓу паровите градови, во одреден временски период, што, меѓу другото, ги содржи сите директни летови на превозниците-учесници;

(с) „изминато време на патување" значи временска разлика помеѓу времето на поаѓање и на пристигнување, според редот на летање;

(и) „подобрување на услугата" значи кој било производ или услуга понудена од системскиот оператор од негово име на претплатниците или на корисниците во врска со КСР, освен дистрибуциските можности;

(ј) „редовен воздушен сообраќај" значи серија летови од кои сите ги имаат следните карактеристики:

– се изведува од воздухоплов за превоз на патници или на патници и товар и/или пошта за надомест, на начин што на секој лет има слободни места за продажба на поединци (директно од авиопревозникот или од неговите овластени застапници),

- се изведува за вршење сообраќај меѓу две исти или повеќе точки:

1. согласно со објавен ред на летање; или

2. со летови што се толку редовни или чести што претставуваат препознатливи системски серии.

Член 3

1. Системскиот оператор што нуди дистрибуциски можности во однос на редовен патнички воздушен сообраќај му дава можност на кој било авиопревозник, врз еднаква и недискриминациска основа, да учествува во овие можности во рамките на расположливиот капацитет на односниот систем, што е предмет на кои било технички ограничувања надвор од контролата на системскиот оператор.

2. (а) Системскиот оператор

– не наметнува неразумни услови за кој било договор со превозник-учесник,

– не бара прифаќање на дополнителни услови, кои според својата природа или според комерцијалната употреба, не се поврзани со учеството во неговиот КСР и ги применува истите услови за исто ниво на услуга.

(б) Системскиот оператор не поставува како услов за учество во неговиот КСР, превозникот-учесник да не може истовремено да биде учесник и во друг систем.

(в) Превозникот-учесник има право да го раскине неговиот договор со системскиот оператор без санкција со давање известување што не надминува шест месеци, не порано од крајот на првата година.

3. Можностите за внесување и за обработка понудени од системскиот оператор им се нудат на сите превозници-учесници без дискриминација.

4. Ако системскиот оператор додаде какво било подобрување на понудените дистрибуциски можности или на опремата употребена во обезбедувањето на можностите, им ги нуди овие подобрувања на сите превозници-учесници според исти услови, што е предмет на тековните технички ограничувања.

Член 4

1. Превозниците-учесници и други што нудат материјал за вклучување во КСР обезбедуваат дека поднесените податоци се сеопфатни, точни, недвосмислени и транспарентни.
2. Системскиот оператор не работи со материјалот од став 1 на начин што би довел до неточни, двосмислени или дискриминациски информации што се обезбедуваат.
3. Системскиот оператор ги внесува и ги обработува податоците обезбедени од учесниците-превозници со еднакво внимание и соодветност, што е предмет на ограничувањата на методот на внесување избран од поединечен превозник-учесник и на стандардните формати употребувани од споменатиот оператор.

Член 5

1. Системскиот оператор обезбедува главен приказ и во него ги вклучува податоците обезбедени од превозниците-учесници за редови на летања, цени и слободни места за индивидуална продажба на јасен и сеопфатен начин и без дискриминација или пристрасност, особено во однос на редоследот по кој се претставени информациите.
2. Системскиот оператор намерно или од невнимание не треба да прикажува неточни или двосмислени информации, а особено, она што е предмет на член 9 (5):
 - критериумите што треба да се употребат за рангирање на информациите нема да се засноваат на кој било фактор што директно или индиректно се однесува на идентитетот на превозникот и се применуваат врз недискриминациска основа на сите превозници-учесници,
 - не се извршува дискриминација врз основа на различни аеродроми што опслужуваат ист град при формирањето и избирањето на паровите градови.
3. Рангирањето на можностите за лет на главниот приказ, за бараниот ден или денови е како што е утврдено во Анексот, освен ако корисникот не го побара тоа на поинаков начин за индивидуална трансакција.

Член 6

Системскиот оператор обезбедува информации, статистички или други, добиени од неговиот КСР, различни од тие понудени како составен дел од дистрибуциските можности, само на следниов начин:

(• ~ - - - - - — -

1t) инима.циииC са иг~цикицуаг~ се

с~~ ----- .ии ~CsC~иа.ции им доста.пни врз еднаква основа на авиопревозникот или авиопревозниците што учествуваат во услугата опфатена со резервацијата;

(б) информациите во збирна или во анонимна форма, кога се ставаат на располагање на барање на кој било авиопревозник, им се нудат на сите авиопревозници-учесници на недискриминациска основа;

(в) други информации добиени од КСР се ставаат на располагање со согласност на односниот авиопревозник и се предмет на кој било договор меѓу системскиот оператор и превозниците-учесници;

(г) личните информации во врска со корисникот, а добиени од туристичка агенција се ставаат на располагање и за други што не се вклучени во трансакцијата, само со согласност на корисникот.

Член 7

1. Обврските на системскиот оператор според членовите 3 до 6 не се применуваат во поглед на главен превозник од трета земја до степенот до кој неговиот КСР не соодветствува со оваа регулатива или не им нуди на авиопревозниците од Заедницата еднаков третман со тој предвиден со оваа регулатива.

2. Обврските на главниот превозник и на превозниците-учесници според член 8 не се применуваат во поглед на КСР што е контролиран од авиопревозник од трета земја до степен до кој главниот превозник или превозникот-учесник нема еднаков третман во таа земја со третманот предвиден со оваа регулатива и со Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2672/88 на Комисијата.

3. Системскиот оператор или авиопревозникот што предлага да ги искористи одредбите од ставовите 1 или 2 мора да ја извести Комисијата за своите намери и причините за тоа најмалку 14 дена пред таквото дејство. Во исклучителни околности, на барање на односниот оператор или авиопревозник, Комисијата може да одобри откажување од правилото на 14 дена.

4. По добивање на известување, Комисијата без одложување утврдува дали постои дискриминација во смисла на значењето на ставовите 1 и 2. Ако се утврди дека постои дискриминација, Комисијата за тоа ги известува сите односни системски оператори или авиопревозници во Заедницата, како и земјите-членки. Ако не постои дискриминација во смисла на значењето на ставовите 1 или 2, Комисијата за тоа го информира односниот системски оператор или авиопревозник.

Член 8

1. Главниот превозник или превозник-учесник нема да го поврзе користењето на кој било посебен КСР од страна на претплатник со добивањето каква било провизија или друг стимул за продажбата или издавањето билети за кои било од своите производи на воздушен сообраќај.

2. Главниот превозник или превозник-учесник нема да бара користење на кој било посебен КСР од страна на претплатник за која било продажба или издавање билети за кои било производи на воздушниот сообраќај обезбедени или директно или индиректно од него самиот.

3. Ставовите 1 и 2 не се во спротивност со кој било услов што авиопревозникот може да го побара од туристичка агенција при давањето овластување да продава и да издава билети за своите производи на воздушен сообраќај.

Член 9

1. Системскиот оператор ги става на располагање сите дистрибуциски можности на КСР за кој било претплатник на недискриминациска основа.

2. Системскиот оператор не бара од претплатникот да потпише ексклузивен договор, ниту пак, директно или индиректно му забранува на даден претплатник да се претплати или да користи друг систем или системи.

3. Системскиот оператор им нуди на сите претплатници, на недискриминациска основа, подобрување на услугите што му е понудено на кој било друг претплатник.

4. Системскиот оператор не наметнува неразумни услови за кој било договор со претплатник, а особено, претплатникот може да го раскине договорот со системски оператор, без санкција, со давање известување што не надминува три месеци, не порано од крајот на првата година.

5. Системскиот оператор обезбедува, или преку технички средства или преку договорот со претплатникот, дека основниот приказ се нуди за секоја поединечна трансакција и дека претплатникот не манипулира со материјалот обезбеден од КСУ на начин што ќе доведе до неточно, двосмислено или дискриминациско претставување на информациите на потрошувачите. Меѓутоа, за која било трансакција, претплатникот може повторно да нарача податоци или да користи алтернативни прикази за да ги исполни желбите на корисникот.

6. Системскиот оператор не му наметнува каква било обврска на претплатникот да прифати понуда на техничка опрема, но може да бара употреба на опрема компатибилна со неговиот сопствен систем.

Член 10

1. Која било такса што ја определил системскиот оператор е недискриминациска и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и, особено, е иста за исто ниво на услуга.

2. Системскиот оператор, на барање, на заинтересираните страни им обезбедува детали за употребените тековни постапки, такси, системски можности, критериуми за уредување и за приказ. Меѓутоа, оваа одредба не го обврзува системскиот оператор да објавува сопственички информации како што се софтверски програми.

3. Кои било промени на нивоата на таксите, условите или на понудените можности и основата за истите им се соопштуваат на сите превозници-учесници и претплатници на недискриминациска основа.

Член 11

1. Постапувајќи по добивање приговор или по сопствена иницијатива, Комисијата иницира постапки за прекинување на повредите на одредбите од оваа регулатива.

2. Приговорите можат да се достават до:

(а) земјите-членки;

(б) физички или правни лица што имаат легитимен интерес.

3. Комисијата веднаш им доставува на земјите-членки примероци од приговорите и пријавите и на сите релевантни документи испратени до неа или што таа ги испраќа во текот на таквите постапки.

Член 12

1. Во извршувањето на должностите што и се дадени со оваа регулатива, Комисијата може да ги добие сите потребни информации од земјите-членки и од претпријатија и здруженијата на претпријатија.

2. Комисијата може да утврди временски рок не поапа од еден месец за соопштување на бараните информации.

3. При испраќањето барање за информации до претпријатие или до здруженија на претпријатија, Комисијата истовремено препраќа примерок од барањето до земјата-членка на чија територија се наоѓа главната канцеларија на претпријатието или здруженијата на претпријатија.

4. Во своето барање, Комисијата ја наведува правната основа и целта на барањето, како и санкциите за давање неточни информации предвидено со член 16 (1).

5. Сопствениците на претпријатијата или нивните претставници, и во случај на правни лица или компании, фирми или здруженија што немаат правно обележје, лицето што е овластено да ги претставува нив според законот или според нивните правила е обврзано да ги достави бараните информации.

Член 13

1. Во извршувањето на должностите што и се дадени со оваа регулатива, Комисијата може да ги преземе сите потребни испитувања на претпријатијата или здруженијата на претпријатија. За таа цел, официјални лица овластени од Комисијата се овластуваат:

(а) да ги испитаат книгите и сите деловни записи;

(б) да направат примероци или извадоци од книгите или деловните записи;

(в) да побараат усни објаснувања на самото место;

(г) да влегуваат во сите простории, земјиште или возила употребени од претпријатија или здруженија на претпријатија.

2. Овластените официјални лица на Комисијата ги извршуваат своите надлежности по прикажување на писмено овластување со кое се специфицира предметот и целта на истрагата и санкциите предвидени со член 16 (1) во случаи кога бараните книги или другите деловни податоци се нецелосни. Во соодветно време пред истрагата Комисијата ја информира земјата-членка, на чија територија истата треба да се изврши, за истрагата и за идентитетот на овластените официјални лица.

3. Претпријатијата и здруженијата на претпријатија се покоруваат на истрагите што се наредени со одлука на Комисијата. Одлуката го специфицира предметот и целта на истрагата, го назначува датумот на кој таа треба да започне и ги посочува санкциите предвидени со член 16 (1) и правото одлуката да се ревидира во Судот на правдата.

4. Комисијата ги донесува одлуките од став 3 по консултација со земјата-членка на чија територија треба да се изврши истрагата.

5. Официјалните лица на земјата-членка на чија територија треба да се изврши истрагата можат да им помагаат на официјалните лица на Комисијата во истрагата. Официјалните лица на земјата-членка можат да ги информираат официјалните лица на Комисијата за сите информации кои се однесуваат на истрагата.

6. Кога претпријатието се противи на истрагата наредена согласно со овој член, односната земја-членка им ја дава потребната помош на официјалните лица овластени од Комисијата за да им овозможи да ја извршат нивната истрага.

Член 14

1. Информациите добиени како резултат на примената на членовите 12 и 13 се употребуваат само за намените на релевантното барање или истрагата.

Член 19

1. Пред донесувањето одлуки како што е предвидено со член 16, Комисијата им дава на претпријатијата или на здруженијата на претпријатија можност да бидат сослушани за прашањата за кои Комисијата е или била резервирана.
2. Доколку Комисијата или надлежните органи на земјите-членки сметаат дека е потребно, тие можат да сослушаат други физички или правни лица. Пријавите од таквите лица што треба да се сослушаат се одобруваат кога тие ќе покажат доволен интерес.

Член 20

1. Комисијата ги објавува одлуките што ги донела согласно со член 16.
2. Таквото објавување ги содржи имињата на страните и главната содржина на одлуката; таа го има предвид легитимниот интерес на претпријатијата за заштита на нивните деловни тајни.

Член 21

1. Ова регулатива се применува од 1 август 1989 година на сите КСР за редовен патнички воздушен сообраќај.
2. Без да е во спротивност со став 1, членовите 5 (3) и 9 (5) не се применуваат до 1 јануари 1990 година на КСР што востановиле нивна централна администрација и нивно главно место на дејствување во Заедницата пред 1 август 1989 година. Комисијата може да одобри дополнително откажување од 12 месеци за КСР што поради технички причини не се во можност да се усогласат со овие одредби до 1 јануари 1990 година.

Член 22

Оваа регулатива не е во спротивност со националното законодавство за безбедност, јавен ред и заштита на податоци.

Член 23

Советот донесува одлука за ревидирање на оваа регулатива до 31 декември 1992 година, врз основа на предлог на Комисијата што треба да се поднесе до 31 март 1992 година придружен од извештај за примената на оваа регулатива.

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

Брисел, 24 јули 1989 година.

За Советот
Претседател
Х. Нале

АНЕКС

КРИТЕРИУМИ ЗА РАНГИРАЊЕ

Општи критериуми

1. Главниот приказ, кога е изводливо, вклучува врзани летови на превозници-учесници, формирани со користење минимален број од 9 врзани точки. Превозникот-учесник може да побара вклучување на индиректен лет освен ако врската надминува 130 % од растојанието на големиот круг на ортодромот меѓу двата аеродрома. Не треба да се користат врзани точки што надминуваат 130 %.
2. Системскиот оператор нема да го користи просторот на екранот во неговите главни прикази на начин што дава претерана изложеност на една особена можност за патување или што прикажува нереални можности за патување.
3. Кога системскиот оператор одбира да прикаже информации за кој било пар градови во врска со редот на летање или цените на превозниците-неучесници, таквите информации се прикажуваат на точен, јасен и недискриминациски начин како што се прикажани меѓу тие превозници.
4. Ако информациите во врска со бројот на директни летови и идентитетот на односните авиопревозници не се сеопфатни, тоа јасно се наведува на релевантниот приказ.

Критериуми за редовен воздушен сообраќај

1. Рангирањето на можностите за лет на главните прикази за редовен воздушен сообраќај, за бараниот ден или денови е според следниов редослед, освен ако корисникот нема побарано на поинаков начин за поединечна трансакција:
 - (i) сите директни летови меѓу односните парови градови;
 - (ii) други директни летови, кои не вклучуваат промена на воздухопловот, меѓу односните парови градови;
 - (iii) врзани летови.

Корисникот најмалку ја има можноста да побара главен приказ рангиран според времето на поаѓање или пристигнување и/или изминатото време на патувањето. Освен ако корисникот не искаже што претпочита, главниот приказ се рангира според времето на поаѓање за групата (i) и изминатото време на патувањето за групите (ii) и (iii).

2. Редовните летови што вклучуваат прекини при патувањето, промена на воздухоплов или на аеродром и/или договор за поделба на капацитетот (кодшер) јасно се означуваат. Летовите во согласност со договор за поделба на капацитетот (кодшер) се сметаат како врзани летови.

РЕГУЛАТИВА (ЕЕЗ) бр. 2409/92 НА СОВЕТОТ**од 23 јули 1992 година****за цените на превозот и тарифите во воздушниот сообраќај****СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,**

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската економска заедница, а особено член 84 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот парламент²,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет³,

со оглед на тоа што, е важно да се воспостави политика за воздушниот сообраќај за внатрешниот пазар до 31 декември 1992 година, како што е предвидено со член 8а од Договорот;

со оглед на тоа што внатрешниот пазар опфаќа област без внатрешните граници, во која е обезбедено слободното движење на луѓе, стоки, услуги и капитал;

со оглед на тоа што Одлуката 87/601/ЕЕЗ на Советот од 14 декември 1987 година за цените на превозот во редовниот воздушен сообраќај помеѓу земјите-членки⁴ и Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2342/90 на Советот од 24 јули 1990 година, за цените на превозот во редовниот сообраќај⁵ претставуваат први чекори кон воспоставување на внатрешниот пазар во однос на цените во авиопревозот;

со оглед на тоа што цените во авиопревозот треба слободно да се определуваат од страна на пазарните сили;

со оглед на тоа што е соодветно слободното формирање на цените да се дополни со соодветни мерки за заштита на интересите на корисниците и индустријата;

со оглед на тоа што сите прашања за утврдување на цените треба да се разгледаат во една иста регулатива;

со оглед на тоа што оваа регулатива ја заменува Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2342/90 и делумно ја заменува Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 294/91 на Советот од 4 февруари 1991 година, за вршење на воздушниот превоз на товар помеѓу земјите-членки⁶,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:*Член 1*

1. Оваа регулатива се однесува на критериумите и постапките што треба да се применуваат при утврдување на цените на превозот и тарифите во воздушниот сообраќај во рамките на Заедницата.

¹ Сл. весник бр. С 258, 4.10.1991 год., стр. 2.

² Сл. весник бр. С 125, 18.5.1992 год., стр. 150.

³ Сл. весник бр. С 169, 6.7.1992 год., стр. 15.

⁴ Сл. весник бр. L 374, 31.12.1987 год., стр. 12.

⁵ Сл. весник бр. L 217, 11.8.1990 год., стр. 1.

⁶ Сл. весник бр. L 36, 8.2.1991 год., стр. 1.

2. Без да е во спротивност со став 3, оваа регулатива не се применува за:

(а) цените на превозот и тарифите кои ги наплаќаат авиопревозниците, коишто не се авиопревозници од Заедницата;

(б) цените на превозот и тарифите утврдени во согласност со обврската за јавна услуга, во согласност со Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2408/92 на Советот од 13 јули 1992 година, за пристап на авиопревозниците на Заедницата до внатрешните воздушни линии на Заедницата¹.

3. Само авиопревозниците на Заедницата имаат право да воведуваат нови производи или пониски цени на превозот од постојните за истите производи.

Член 2

За целите на оваа регулатива:

(а) „цени на авиопревозот“ значат цени изразени во еку или во домашна валута, кои патниците треба да им ги платат на авиопревозниците или нивните агенти за нивниот превоз и за превозот на нивниот багаж, како и условите под кои тие цени се применуваат, вклучувајќи го и надоместокот и условите што се нудат на агенции и на други помошни служби;

(б) „тарифи за седишта“ значат цени изразени во еку или во домашна валута, кои закупувачите треба да им ги платат на авиопревозниците за нивниот превоз или за превозот на нивните клиенти и нивниот багаж, како и условите под кои тие цени се применуваат, вклучувајќи го и надоместокот и условите што се нудат на агенции и други помошни служби;

(в) „цени на чартер“ значат цени изразени во еку или во домашна валута, кои патниците треба да им ги платат на закупувачите за услугите, што се состојат од или го вклучуваат нивниот превоз и превозот на нивниот багаж во воздушниот сообраќај, како и условите под кои тие цени се применуваат, вклучувајќи го и надоместокот и условите што се нудат на агенции и други помошни служби;

(г) „тарифи за товар“ значат цени изразени во еку или во домашна валута, кои треба да се платат за превозот на товар, како и условите под кои тие цени се применуваат, вклучувајќи го и надоместокот и условите што се нудат на агенции и на други помошни служби;

(д) „стандардни тарифи за товар“ значат тарифи кои авиопревозникот вообичаено ги наведува, вклучувајќи ја и можноста за вообичаените попусти;

(ѓ) „воздушен сообраќај“ значи лет или серија на летови со кои се превезуваат патници, товар и/или пошта за надомест и/или такса;

(е) „авиопревозник“ значи претпријатие кое врши воздушен сообраќај со важечко уверение за работа.

¹ Да се види стр. 8 од овој Службен весник.

(ж) „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од земја-членка во согласност со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година, за издавање на уверенија на авиопревозници¹;

(з) „односна земја-членка(-и)“ значи земја-членка(-и) помеѓу кои или во кои се применува цената на превозот или тарифата;

(с) „вклучена земја-членка(-и)“ значи односната земја-членка(-и) во која на авиопревозникот(-ците) им е издадено уверението за работа;

(и) „основна цена на превоз“ значи најниската во целост флексибилна цена на превоз, достапна за билет во еден правец и за повратен билет, што се нудат за продажба барем до истиот износ како оној за секоја друга во целост флексибилна цена за превоз која се нуди за истиот воздушен сообраќај.

Член 3

Цените за чартер и тарифите за седишта и товар кои ги наплаќаат авиопревозниците на Заедницата се определуваат со слободен договор помеѓу страните на договорот за превоз.

Член 4

Авиопревозниците кои летаат во Заедницата, на барање, ѝ ги соопштуваат на јавноста сите цени за превоз и стандардните тарифи за товар.

Член 5

1. Без да е во спротивност со оваа регулатива, авиопревозниците на Заедницата слободно ги определуваат цените за авиопревозот.

2. Односната земја-членка(-и), без дискриминација врз основа на националноста или идентитетот на авиопревозниците, можат да побараат цените за превозот да им бидат доставени во форма пропишана од нивна страна. Меѓутоа, цените за превоз не треба да се достават во време подолго од 24 часа (вклучувајќи и работен ден) пред нивното влегување во сила, освен во случај на израмнување на постојната цена за превоз за којашто е потребно само претходно известување.

3. Земја-членка може, пред 1 април 1997 година, да побара од авиопревозниците на домашни линии на кои вршат сообраќај не повеќе од еден превозник, на којшто таа му издала уверение или два авиопревозника, на кои таа им издала уверение за заедничка работа, да ги достават цените за авиопревозот во тек на повеќе од еден работен ден, но не подолго од еден месец пред влегување во сила на истите.

4. Цена на авиопревоз може да стои за продажба и превоз сè додека не се повлече во согласност со член 6 или член 7.

¹ Да се види стр. 1 од овој Службен весник.

Член 6

1. Зависно од постапките во овој член, односна земја-членка може, во секое време, да донесе одлука:

(а) да ја повлече основната цена за превоз која, имајќи ја предвид целата структура на цената за превоз за дадена линија и другите релевантни фактори вклучувајќи ја и состојбата со конкуренцијата на пазарот, е многу висока, а со тоа и неповолна за корисниците во однос на долгорочната целосна распределба на трошоците на авиопревозникот, вклучувајќи го и соодветниот поврат на капиталот;

(б) да престане, на недискриминациски начин, со понатамошни намалувања на цените за превоз на пазарот, било за линија или група на линии, кога пазарните сили доведеле до постојан пад на цените на авиопревозот, коишто значително се разликуваат од вообичаените сезонски движења на цените и доведуваат до големи загуби кај сите односни авиопревозници за односниот воздушен сообраќај, имајќи ја предвид долгорочната целосна распределба на трошоците на авиопревозникот.

2. За одлуката донесена во согласност со став 1, заедно со причините за истата, се известува Комисијата и сите други вклучени земји-членки, како и односниот авиопревозник(-ци).

3. Доколку во рок од четиринаесет дена по приемот на известувањето ниту една друга односна земја-членка или Комисијата не достават несогласување, наведувајќи ги и причините за тоа, врз основа на став 1, земјата-членка што ја донела одлуката во согласност со став 1 може да му наложи на односниот авиопревозник(-ци) да ја повлечат основната цена на превозот или да се откажат од понатамошни намалувања на цените на превозот, како што е соодветно.

4. Во случај на несогласување, секоја вклучена земја-членка може да побара консултации со цел да се разгледа состојбата. Консултациите се одржуваат во рок од 14 дена по барањето, освен ако не е поинаку договорено.

Член 7

1. На барање на вклучена земја-членка, Комисијата проверува дали одлуката да се постапи или не во согласност со член 6 е во согласност со критериумите наведени во член 6 (1). Земјата-членка во исто време ја известува односната земја-членка(-и) и односниот авиопревозник(-ци). Комисијата веднаш објавува во Службениот весник на Европските заедници дека цената(-те) на авиопревозот се доставени на проверка.

2. И покрај наведеното во став 1, Комисијата може, врз основа на жалба поднесена од заинтересирано лице со легитимен интерес, да испита дали цените на авиопревозот се во согласност со критериумите од член 6 (1). Комисијата веднаш објавува во *Службениот весник на Европските заедници* дека цената(-те) на авиопревозот се доставени за проверка.

3. Цената на авиопревозот која е во сила во моментот на доставување за проверка во согласност со став 1 останува во сила за време на проверката. Меѓутоа, ако Комисијата или Советот, во согласност со став 8, донеле одлука во претходните

шест месеци дека слична или пониска основна цена на превоз помеѓу пар градови не е во согласност со критериумите од член 6 (1) (а), цената на авиопревозот не смее да остане во сила за време на проверката.

Покрај тоа, кога се применува став 6, односниот авиопревозник, за време на проверката од страна на Комисијата, не може да применува повисока основна цена на превоз од онаа што била важечка непосредно пред основната цена што се проверува.

4. По извршени консултации со односните земји-членки, Комисијата донесува одлука во најкраток можен рок, но во секој случај, не подоцна од дваесет работни дена по добивањето доволно податоци од односниот авиопревозник(-ци). Комисијата ги зема предвид сите податоци што ги добила од заинтересираните страни.

5. Во случај кога авиопревозник нема да ги достави потребните податоци во рокот утврден од страна на Комисијата или ги доставува во нецелосна форма, Комисијата со одлука бара да се достават податоците. Одлуката прецизира кои податоци се потребни и определува соодветен рок во кој истите треба да се достават.

6. Комисијата може, со одлука, да одлучи дека се повлекува цена за авиопревоз која е во сила до конечното нејзино утврдување, ако авиопревозникот достави неточни податоци или ги доставува во нецелосна форма или нема да ги достави во рокот утврден со одлуката од став 5.

7. Комисијата, без одлагање, ја проследува до односната земја-членка(-и) и односниот авиопревозник(-ци) својата образложена одлука во согласност со став 4 и 6.

8. Односна земја-членка може да ја достави одлуката на Комисијата наведена во став 4 на разгледување до Советот во рок од еден месец. Советот, постапувајќи со квалификувано мнозинство гласови, може да донесе поинаква одлука во рок од еден месец.

9. Односните земји-членки го обезбедуваат спроведувањето на одлуката на Комисијата, освен кога одлуката е на разгледување од страна на Советот или Советот донел поинаква одлука во согласност со став 8.

Член 8

Комисијата, најмалку еднаш годишно, со претставници на организациите на корисници на воздушниот сообраќај во Заедницата врши консултации за цените на авиопревозот и прашањата поврзани со нив, за којашто цел Комисијата на учесниците им доставува соодветни податоци.

Член 9

Комисијата, до 1 април 1994 година, мора да објави извештај за примената на оваа регулатива, а потоа и периодично.

Член 10

1. Земјите-членки соработуваат со Комисијата во применувањето на оваа регулатива, особено во врска со собирањето на податоци за извештајот наведен во член 9.
2. Доверливите податоци добиени при примената на оваа регулатива претставуваат професионална тајна.

Член 11

Со ова престанува да важи Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2342/90.

Член 12

Оваа регулатива влегува во сила на 1 јануари 1993 година.

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

Брисел, 23 јули 1992 година

За Советот

Претседател

Ц. КОП

РЕГУЛАТИВА (ЕЕЗ) бр. 3089/93 НА СОВЕТОТ**од 29 октомври 1993 година****за изменување на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 за кодексот на однесување
за компјутерските системи за резервација****СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКИТЕ ЗАЕДНИЦИ,**

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската економска заедница, а особено член 84 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот парламент²,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет³,

со оглед на тоа што Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89⁴ претставува значителен чекор кон постигнувањето на ненарушена конкуренција помеѓу авиопревозниците и компјутерските системи за резервација, притоа заштитувајќи ги интересите на корисниците;

со оглед на тоа што е неопходно да се прошири обемот на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 и да се појаснат нејзините одредби и е соодветно да се преземат овие мерки на ниво на Заедницата со цел да се осигури исполнувањето на целите на регулативата во сите земји-членки;

со оглед на тоа што оваа регулатива не е во спротивност со примената на членовите 85 и 86 од Договорот;

со оглед на тоа што Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 83/91 на Комисијата⁵ ги иззема договорите за општа набавка, изработката и работењето на компјутерските системи за резервација од одредбите на член 85 (1) од Договорот;

со оглед на тоа што нередовниот воздушен сообраќај е од големо значење на територијата на Заедницата;

со оглед на тоа што поголемиот дел од тие патувања се пакет-аранжмани или пакет-производи, при што воздушниот сообраќај претставува само еден елемент од целиот производ;

со оглед на тоа што, во принцип „само седиште“ или непакетни производи на нередовниот воздушен сообраќај директно им конкурираат на производите на воздушниот сообраќај кои се нудат кај редовниот воздушен сообраќај;

со оглед на тоа што е пожелно сличните производи да се третираат еднакво и да се обезбеди лојална конкуренција помеѓу двата вида на производи на воздушен сообраќај и неутрално пренесување на информациите на корисникот;

¹ Сл. весник бр. С 56, 26.2.1993 год., стр. 28.

² Сл. весник бр. С 176, 28.6.1993 год., стр. 65.

³ Сл. весник бр. С 108, 19.4.1993 год., стр. 16.

⁴ Сл. весник бр. L 220, 29.7.1989 год., стр. 1.

⁵ Сл. весник бр. L 10, 15.1.1991 год., стр. 9. Регулација последен пат изменета со Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 1618/93 (Сл. весник бр. L 155, 26.6.1993 год., стр. 23).

со оглед на тоа што е соодветно да се разработуваат сите прашања за употребата на компјутерските системи за резервација за сите видови на производи на воздушен сообраќај во истата регулатива на Советот;

со оглед на тоа што на корисниците кои бараат различни производи треба да им се даде можност да бараат прикази само на редовните или на нередовните летови;

со оглед на тоа што е пожелно да се појасни дека Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 треба да се применува за компјутерските системи за резервација кои им се нудат на сите крајни корисници и/или се користат од нив, без оглед на тоа дали тие се физички лица или деловни корисници;

со оглед на тоа што авиопревозниците кои користат компјутерски систем за резервација во своите јасно означени канцеларии или шалтери не се предмет на одредбите кои го регулираат главниот приказ;

со оглед на тоа што е соодветно да се направи јасно разграничување помеѓу договор за учество во или кој овозможува користење на одреден систем и набавката на самата техничка опрема, при што втората е предмет на вообичаеното договорно право, на тој начин овозможувајќи му на системскиот оператор да ги бара своите директни трошоци во случај на прекин на учеството или на договорот за претплата во согласност со одредбите на оваа регулатива;

со оглед на тоа што одбивањето на главниот превозник да ги обезбеди истите информации за редовите на летање, цените и достапноста на системите различни од неговите и да прифати резервации направени од тие системи може сериозно да ја наруши конкуренцијата помеѓу тие компјутерски системи за резервација;

со оглед на тоа што конкурентната неутралност на компјутерските системи за резервација за сите авиопревозници треба да се осигури во поглед на еднаквата функционалност и сигурност на податоците, особено преку еднаков пристап до функциите, информациите/податоците и поврзувањата и јасното разграничување помеѓу приватните можности на авиопревозниците и дистрибуциските можности;

со оглед на тоа што конкурентната еднаквост ќе се зголеми преку обезбедување на посебниот правен идентитет на компјутерските системи за резервација;

со оглед на тоа што главниот превозник може да ужива неправедни предности кои произлегуваат од неговата контрола на неговиот компјутерски систем за резервација во конкуренцијата помеѓу авиопревозниците; при што, заради тоа, целокупната еднаквост на третманот на главниот превозник и на превозниците-учесници е неопходна кога главниот превозник ги користи капацитетите на својот систем кои се опфатени со оваа регулатива;

со оглед на тоа што е пожелно во интерес на корисниците да биде обезбеден главен приказ за секоја трансакција побарана од одреден корисник;

со оглед на тоа што е пожелно деталните податоци за рекламирањето, резервирањето и продажбата да им бидат достапни на превозниците-учесници на недискриминациска основа и во еднакви временски рокови; при што идентификацијата или личните информации за одреден патник или деловен корисник треба да останат приватни; при што, заради тоа, системскиот оператор преку технички средства и соодветна заштита треба да осигури, барем во однос на софтверот, дека не може да се случи неовластен пристап до информациите;

со оглед на тоа што информациите за фактурирањето треба да бидат доволно детални за да им овозможат на превозниците-учесници и на претплатниците да ги

контролираат нивните трошоци; при што, за да се олесни таквата контрола, тие информации треба да бидат ставени на располагање на магнетски средства;

со оглед на тоа што е пожелно во интерес на корисниците да се појасни дека ниеден лет или комбинација од летови не се покажува повеќе од еднаш на главниот приказ, освен доколку, во заедничко вложување или друг режим, секој превозник презема посебна одговорност за понудата и продажбата на производите на воздушниот сообраќај на соодветните летови;

со оглед на тоа што системскиот оператор треба да обезбеди дека принципите на техничката сообразност со одредбите за еднаква функционалност и сигурност на податоците се следат од страна на независен ревизор,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Со ова се изменува Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 како што следува:

1. Членовите 1, 2 и 3 се заменуваат како што следува:

„Член 1

Оваа регулатива се применува на компјутерските системи за резервација доколку содржат производи на воздушен сообраќај, кога се нудат за користење и/или се користат на територијата на Заедницата независно од:

- статусот или националноста на системскиот оператор,
- изворот на употребени информации или положбата на соодветната централна единица за обработка на податоци,
- географската положба на аеродромите помеѓу кои се одвива воздушниот сообраќај.

Член 2

За целите на оваа регулатива:

(а) „непакетен производ на воздушен сообраќај“ значи превоз по воздушен пат на патник помеѓу два аеродроми, кој ги вклучува сите сродни помошни услуги и дополнителни придобивки понудени за продажба и/или продадени како составен дел на тој производ;

(б) „пакет-производ на воздушниот сообраќај“ значи претходно договорена комбинација на непакетен производ на воздушниот сообраќај со други услуги кои не се дополнителни за воздушниот сообраќај, понудени за продажба и/или продадени по единствена цена;

(в) „производ на воздушниот сообраќај“ значи и непакетните и пакет-производите за воздушниот сообраќај;

(г) „редовен воздушен сообраќај“ значи серија летови од кои сите ги имаат следниве карактеристики:

- се изведуваат од воздухоплов за превоз на патници или на патници и товар и/или пошта за надомест, на начин што на секој лет има слободни места за индивидуална продажба на корисниците директно од авиопревозникот или од неговите овластени застапници,

- се изведуваат за вршење сообраќај меѓу две исти или повеќе точки;

1. согласно со објавен ред на летање: или

2. со летови што се толку редовни или чести што претставуваат препознатливи системски серии;

(д) „цена“ значи цената која се плаќа за непакетни производи на воздушен сообраќај и условите под кои се применува цената;

(ѓ) „компјутерски систем за резервација“ (КСР) значи компјутерски систем што содржи информации, меѓу другото, за

- редот на летање,

- слободните места,

- цените, и

- соодветните услуги на авиопревозниците,

со или без други можности преку кои:

- можат да се направат резервации, или

- може да се издадат билети,

до тој степен што некои или сите од овие услуги се прават достапни за претплатниците;

(е) „дистрибуциски можности“ значи можности понудени од системски оператор за обезбедување информации за редот на летање на авиопревозниците, слободните места, цените и соодветните услуги и за правењето резервации и/или издавањето билети и за кои било други соодветни услуги;

(ж) „системски оператор“ значи кој било субјект и неговите подружници што се одговорни за работењето или рекламирањето на КСР;

(з) „главен превозник“ значи авиопревозник кој директно или индиректно, поединечно или заедно со други, поседува или ефективно контролира системски оператор, како и секој авиопревозник што тој го поседува или ефективно го контролира;

(с) „ефективна контрола“ значи однос создаден со правата, договорите или кои било други начини кои, посебно или заеднички, имајќи ги предвид фактите или соодветното право, ја пренесува можноста за вршење на директно или индиректно решавачко влијание врз одредено претпријатие, особено преку:

- правото на користење на сите или на дел од средствата на претпријатието,

- правата или договорите кои пренесуваат значително влијание на составот, гласањето или одлуките на телата на одредено претпријатие или на друг начин пренесуваат значително влијание на деловното работење на претпријатието;

(и) „превозник-учесник“ значи авиопревозник што има договор со системски оператор за дистрибуција на неговите производи на воздушен сообраќај преку КСР. Во зависност од степенот до кој главниот превозник ги користи можностите на сопствениот КСР кои се опфатени со оваа регулатива, тој се смета за превозник-учесник;

(ј) „претплатник“ значи лице или претпријатие, освен превозник-учесник, кое, според договор или друга спогодба со системски оператор, ги користи дистрибуциските можности за производите на воздушниот сообраќај на одреден КСР;

(к) „корисник“ значи кое било лице што бара информации за и/или има намера да купи производ на воздушниот сообраќај;

(л) „главен приказ“ значи сеопфатен неутрален приказ на податоците во врска со воздушниот сообраќај помеѓу градовите парови во одреден временски период;

(љ) „изминато време на патување“ значи временска разлика помеѓу времињата на поаѓање и на пристигнување според редот на летање;

(м) „подобрување на услугата“ значи кој било производ или услуга понудена од системскиот оператор од негово име на претплатниците или на корисниците во врска со КСР, освен дистрибуциските можности.

Член 3

1. Системскиот оператор има овластување, во негово име како посебен субјект од главниот превозник, да има права и обврски од секаков вид, да склучува договори, меѓу другото со главни превозници, превозници-учесници и претплатници, или да извршува други правни дејствија и да тужи или да биде тужен.

2. Системскиот оператор му дава можност на кој било авиопревозник, на еднаква и недискриминациска основа, да учествува во неговите дистрибуциски можности во рамките на расположливиот капацитет на односниот систем, предмет на технички ограничувања надвор од контролата на системскиот оператор.

3. (а) Системскиот оператор:

- не наметнува неразумни услови за кој било договор со превозник-учесник,
- не бара прифаќање на дополнителни услови, кои според својата природа или според комерцијалната употреба, не се поврзани со учеството во неговиот КСР и ги применува истите услови за исто ниво на услуга.

(б) Системскиот оператор не поставува како услов за учество во неговиот КСР превозникот-учесник да не може истовремено да биде учесник и во друг систем.

(в) Превозникот-учесник може да го раскине неговиот договор со системскиот оператор со давање известување што не надминува шест месеци, кој не треба да истекува пред крајот на првата година.

Во таков случај системскиот оператор има право да добие повеќе од трошоците директно поврзани со раскинувањето на договорот.

4. Ако системскиот оператор додаде какво било подобрување на понудените дистрибуциски можности или на опремата употребена во обезбедувањето на можностите, обезбедува информации и им ги нуди овие подобрувања на сите превозници-учесници, вклучувајќи ги главните превозници, со еднакви временски рокови и според исти услови, предмет на евентуални технички ограничувања кои се надвор од контролата на системскиот оператор и на начин што нема да има разлика во времето на спроведувањето на новите подобрувања помеѓу главните превозници и превозниците-учесници.“

2. Се додава следниов член:

„Член 3а

1. (а) Главниот превозник не може да го дискриминира конкурентниот КСР, одбивајќи да му обезбеди на вториот, на барање и во еднаков временски рок, исти информации за распоредот, цените и достапноста за неговиот воздушен сообраќај, како и оние кои му ги обезбедува на сопствениот КСР или да ги дистрибуира своите производи на воздушен сообраќај преку друг КСР, или одбивајќи да прифати или потврди со еднаков временски рок резервација направена преку конкурентниот КСР за кои било од своите производи на воздушен сообраќај кои се дистрибуираат преку неговиот КСР. Главниот превозник е обврзан да ги прифати и потврди само оние резервации кои се во сообразност со неговите цени и услови.

(б) Главниот превозник не е обврзан да прифати какви било трошоци во таа смисла, освен за давање на информациите коишто треба да се обезбедат и за прифатените резервации.

(в) Главниот превозник има право да извршува контроли, со цел да осигури почитување на член 5(1) од конкурентниот КСР.

2. Обврската наложена со овој член не се применува во корист на конкурентниот КСР кога, во согласност со постапките на член 6(5) или член 7(3) или (4), е одлучено дека КСР го прекршува член 4а или дека системскиот оператор не може да обезбеди доволни гаранции дека е почитувана обврската во согласност со член 6 која се однесува на неовластен пристап на главен превозник до информациите.“

3. Член 4 се заменува како што следува:

„Член 4

1. Превозниците-учесници и другите што обезбедуваат производи на воздушен сообраќај осигуруваат дека податоците коишто одлучуваат да ги достават до одреден КСР се точни, јасни, транспарентни и не се помалку сеопфатни од оние за кој било друг КСР. Податоците, меѓу другото, му овозможуваат на системскиот оператор да ги исполни барањата на критериумите за рангирање утврдени во Анексот.

Податоците доставени преку посредници не треба да бидат манипулирани од нив на начин што би довел до неточни, забунувачки или дискриминациски информации.

2. Системскиот оператор не манипулира со материјалот од став 1 на начин што би довел до обезбедување на неточни, нејасни или дискриминациски информации.

3. Системскиот оператор ги внесува и ги обработува податоците обезбедени од учесниците-превозници со еднакво внимание и навременост, што е предмет само на ограничувањата на методот на внесување избран од поединечните превозници-учесници и на стандардните формати употребувани од споменатиот оператор.“

4. Се додава следниов член:

„Член 4а

1. Можностите за внесување и/или за обработка понудени од системскиот оператор им се нудат на сите главни превозници и на превозниците-учесници без дискриминација. Кога се достапни соодветни и општоприфатени стандарди од индустријата за воздушен сообраќај, системските оператори нудат можности кои се соодветни со нив.

2. Системскиот оператор не задржува некоја специфична постапка за внесување и/или за обработка или некоја друга дистрибуциска можност за еден или за неколку негови главни превозници.

3. Системскиот оператор осигурува дека неговите дистрибуциски можности се поделени на јасен и проверлив начин од приватниот инвентар и можностите за управување и рекламирање на кој било превозник. Поделбата може да се утврди логички преку софтвер или физички на начин што секоја врска помеѓу дистрибуциите можности и приватните можности може да се постигне исклучиво преку поврзување на апликација со апликација. Независно од усвоениот метод на поделбата, секое такво поврзување им се става на располагање на сите главни превозници и превозниците-учесници на недискриминациска основа и обезбедува еднаков третман во однос на постапките, протоколите, влезните и излезните податоци. Кога се достапни соодветни и општоприфатени стандарди од индустријата за воздушен сообраќај, системските оператори нудат поврзувања кои се соодветни со нив.“

5. Членовите 5 и 6 се заменуваат како што следува:

„Член 5

1. (а) Приказите направени од КСР се јасни и недискриминациски.

(б) Системскиот оператор не смее намерно или од небрежност да прикажува неточни или збунувачки информации во неговиот КСР.

2. (а) Системскиот оператор обезбедува главен приказ или прикази за секоја посебна трансакција преку неговиот КСР и во него ги вклучува податоците обезбедени од превозниците-учесници за редовите на летања, типовите на цени и слободни места на јасен и сеопфатен начин и без дискриминација или пристрасност, особено во однос на редоследот по кој се претставени информациите.

(б) Корисникот има право, на барање, да добие претставување на главниот приказ ограничено само на редовните или на нередовните летови.

(в) Не се извршува дискриминација врз основа на различни аеродроми што опслужуваат ист град при формирањето и избирањето летови за одреден пар градови за вклучување во главниот приказ.

(г) Рангирањето на можностите за летови на главниот приказ е утврдено во Анексот.

(д) Критериумите што треба да се употребат за рангирање на информациите нема да се засноваат на кој било фактор што директно или индиректно се однесува на идентитетот на превозникот и се применуваат врз недискриминациска основа на сите превозници-учесници,

3. Кога системскиот оператор обезбедува информации за цените, приказот е неутрален и недискриминациски и ги содржи во најмала рака цените предвидени за сите летови на превозниците-учесници прикажани на главниот приказ. Изворот на тие информации е прифатлив за превозникот-учесник (превозниците-учесници) и соодветниот системски оператор.

4. Информациите за пакет-производите, меѓу другото, во однос на тоа кој ја организира турата, слободните места и цените, не се прикажуваат на главниот приказ.

5. КСР не се смета дека ја прекршува оваа регулатива доколку менува приказ за да го/ги исполни специфичното(-ите) барање(-а) на корисникот.

Член 6

1. Следниве одредби ја регулираат достапноста на информациите, од статистичка или друга природа, од страна на системски оператор преку неговиот КСР:

(а) информациите за индивидуални резервации им се ставаат на располагање на еднаква основа и само на авиопревозникот(-ците) што учествуваат во опфатената услуга и на претплатникот(-ците) вклучени во резервацијата;

(б) сите податоци за рекламирањето, резервацијата и продажбата кои се ставени на располагање се врз основа на тоа дека:

(i) таквите податоци им се нудат со еднакви временски рокови и на недискриминациска основа на сите превозници-учесници, вклучувајќи ги главните превозници;

(ii) таквите податоци можат и, на барање, ги опфаќаат сите превозници-учесници и/или претплатници, но не содржат идентификација или лични податоци за патникот или за деловниот корисник;

(iii) сите барања за таквите податоци се третираат со еднаква грижа и временски рок, при метод за пренос избран од одделниот превозник.

2. Системскиот оператор не ги става личните податоци за патникот на располагање на други коишто не се вклучени во трансакцијата без согласност на патникот.

3. Системскиот оператор осигурува дека се почитуваат одредбите во ставовите 1 и 2 погоре, со технички средства и/или соодветни гаранции барем во однос на софтверот, на начин на којшто информациите обезбедени од авиопревозниците или создадени за нив во ниеден случај не можат да бидат достапни за еден или за неколку од главните превозници, освен како што е дозволено со овој член.

4. Системскиот оператор, во рок од три месеци од влегувањето во сила на оваа регулатива, на барање на сите превозници-учесници им става на располагање детален опис на техничките и на административните мерки кои ги донел за да биде во сообразност со овој член.

5. По приемот на деталниот опис на техничките и на административните мерки кои биле донесени или изменети од страна на системскиот оператор, Комисијата одлучува во рок од три месеци дали мерките се доволни за да се обезбедат гаранциите кои се бараат во согласност со овој член. Во спротивно, одлуката на Комисијата може да се повика на примената на член 3а (2). Комисијата веднаш ги известува земјите-членки за таквата одлука. Освен доколку Советот, на барање на одредена земја-членка, не донесе поинаква одлука во рок од два месеци од датумот на одлуката на Комисијата, таа влегува во сила.

6. Во член 7, ставовите 1 и 2 се заменуваат како што следува:

„1. Обврските на системскиот оператор според членовите 3 и 4 до 6 не се применуваат во поглед на главен превозник од трета земја доколку неговиот КСР надвор од територијата на Заедницата не им нуди на авиопревозниците од

Заедницата еднаков третман со тој предвиден со оваа регулатива и со Регулативата (ЕЕЗ) бр.83/91 на Комисијата^(*).

2. Обврските на главниот превозник или на превозниците-учесници според член 3а, 4 и 8 не се применуваат во поглед на КСР што е контролиран од авиопревозник(-ици) од трета земја или од неколку трети-земји доколку надвор од територијата на Заедницата главниот превозник или превозникот-учесник (превозниците-учесници) немаат еднаков третман со третманот предвиден со оваа регулатива и со Регулативата (ЕЕЗ) бр. 83/91 на Комисијата.

7. Во член 7 се додава следниов став:

„5. (а) Во случаите кога е утврдено дека постои сериозна дискриминација во смисла на значењето на ставовите 1 или 2, Комисијата со одлука може да ги насочи КСР да ги изменат своите операции соодветно, со цел да прекине таквата дискриминација. Комисијата веднаш ги известува земјите-членки за таквата одлука.

(б) Освен доколку Советот, на барање на одредена земја-членка, не донесе поинаква одлука во рок од два месеци од датумот на одлуката на Комисијата, таа влегува во сила.“

8. Член 8 се заменува како што следува:

„Член 8

1. Главниот превозник нема директно или индиректно да го поврзе користењето на кој било посебен КСР од страна на претплатник со добивањето каква било провизија или друга стимулација или дестимулација за продажбата на производи на воздушниот сообраќај кои се достапни на неговите летови.

2. Главниот превозник нема директно или индиректно да бара користење на кој било посебен КСР од страна на претплатник за продажба или за издавање билети за кои било производи на воздушниот сообраќај, обезбедени директно или индиректно од него самиот.

3. Секој услов што авиопревозник може да го побара од туристичката агенција при давањето овластување да продава и да издава билети за своите производи на воздушниот сообраќај не е во спротивност со ставовите 1 и 2.“

9. Членовите 9(4), (5) и (6) се заменуваат како што следува:

„4. (а) Системскиот оператор не наметнува неразумни услови кон кој било договор со претплатник со кој дозволува користење на неговиот КСР и, особено, претплатникот може да го раскине договорот со системски оператор со давање известување што не надминува три месеци, кој не треба да истекува пред крајот на првата година.

Во таков случај, системскиот оператор нема право да добие повеќе од трошоците директно поврзани со раскинувањето на договорот.

(б) При условите на став 2, обезбедувањето на техничка опрема не е предмет на условите утврдени во (а).

5. Системскиот оператор во секој договор со претплатник предвидува:

^(*) Сл. весник бр. L 10, 15.1.1991 год., стр. 9.“

(а) во согласност со член 5 до главниот приказ да има пристап за секоја посебна трансакција, освен кога корисникот бара информации само за еден превозник или кога корисникот бара информации за самите пакет-производи на воздушниот сообраќај;

(б) претплатникот да не манипулира со материјалот обезбеден од КСР на начин што би довел до неточно, збунувачко или дискриминациско претставување на информациите до корисниците.

6. Системскиот оператор не му наметнува обврска на претплатникот да прифати понуда на техничка опрема или софтвер, но може да бара употреба на опрема или софтвер кои се компатибилни со неговиот систем.“

10. Во член 10, ставовите 1 и 2 се заменуваат како што следува:

„1. Која било такса што ја определил системскиот оператор е недискриминациска, разумно структурирана и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и, особено, е иста за исто ниво на услуга.

Фактурирањето за услугите на КСР е доволно детално да им овозможи на превозниците-учесници и на претплатниците да видат точно кои услуги се искористени и таксите за нив; како минимум, сметките за таксите за резервирање мора да ги содржат следниве информации за секој сегмент:

- вид на КСР резервација,
- име на патникот,
- земја,
- ИАТА/АРК код за идентификација на агенцијата,
- код на градот,
- пар градови или сегмент,
- датум на резервацијата (датум на трансакцијата),
- датум на полетувањето,
- број на летот,
- статусен код (статус на резервацијата),
- вид на услуга (класа на услуга),
- ПНР-локатор за записи,
- показател за резервирање/откажување.

Информациите за фактурирањето се нудат на магнетски средства.

На превозникот-учесник му се нуди можност да биде известен при извршувањето на секоја резервација/трансакција за која се наплаќа такса за резервација. Доколку превозникот избрал да биде известен за тоа, нему му се нуди можност да не ја дозволи таквата резервација/трансакција, освен доколку истата веќе била прифатена.

2. Системскиот оператор, на барање, на заинтересираните страни им обезбедува детали за употребените тековни постапки, такси и системски можности, вклучувајќи поврзувања, критериуми за уредување и за приказ. Меѓутоа, оваа

одредба не го обврзува системскиот оператор да објавува сопственички информации, како што се софтверски програми.“

11. Член 21 се заменува како што следува:

„Член 21

Одредбите во член 5, член 9(5) и Анексот кон оваа регулатива не се применуваат за КСР користен од авиопревозник или група на авиопревозници во неговата (нивните) канцеларија(-ии) и шалтери за продажба кои се јасно идентификувани како такви.“

12. Се додава следниов член:

„Член 21а

1. Системскиот оператор осигурува дека техничката сообразност на неговиот КСР со членовите 4а и 6 се следи од независен ревизор. За таа цел, на ревизорот му се дава пристап во секое време до сите програми, постапки, операции и заштити кои се користат на компјутерите или на компјутерските системи преку кои системскиот оператор ги обезбедува своите дистрибуциски можности. Секој системскиот оператор го доставува својот ревизорски извештај за проверките и за наодите до Комисијата најмалку еднаш годишно. Овој извештај се испитува од Комисијата во однос на секое потребно дејство во согласност со член 11(1).

2. Системскиот оператор ги известува превозниците-учесници и Комисијата за идентитетот на ревизорот најмалку три месеци пред потврдувањето на назначувањето и најмалку три месеци пред секое годишно повторно назначување. Доколку, во рок од еден месец од известувањето, некој од превозниците-учесници има забелешки во однос на способноста на ревизорот за извршување на задачите кои се бараат со овој член, Комисијата во дополнителен рок од два месеци и по консултација со ревизорот, системскиот оператор и секоја друга страна која тврди дека има легитимен интерес, одлучува дали ревизорот треба да се замени.“

13. Член 22 се заменува како што следува:

„Член 22

1. Оваа регулатива не е во спротивност со националното законодавство за безбедност, јавен ред и заштита на податоци.

2. Корисниците на права кои произлегуваат од член 3 (4), членовите 4а, 6 и 21 (а) не можат да ги отповикаат овие права преку договорни или какви било други средства.“

14. Член 23 се заменува како што следува:

„Член 23

1. Советот донесува одлука за ревидирање на оваа регулатива до 31 декември 1997 година, врз основа на предлог на Комисијата што треба да се поднесе до 31 март 1997 година придружен со извештај за примената на оваа регулатива.

2. Советот ја разгледува примената на членовите 4а и 6(3), врз основа на извештајот кој треба да се достави најдоцна до крајот на 1994 од страна на Комисијата.“

15. Анексот се заменува со Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

1. Оваа регулатива влегува во сила на триесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*.

2. Новите членови 3(1) и 5(2)(б) од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 не се применуваат шест месеци од датумот наведен во став 1. Комисијата може да им даде дополнителна отстапка од 12 месеци на КСР кои, од објективни причини, не можат да бидат во сообразност со член 3(1) и член 5(2)(б).

3. Обврската во точка 9(в) од Анексот за прикажување на врзаните летови со една линија по воздухопловен сегмент се применува од 1 јануари 1995 година.

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

Брисел, 29 октомври 1993 година.

За Советот

Претседател

Р. УРБАН

*АНЕКС***Основни критериуми за рангирање на главниот приказ на летовите кои нудат
непакетни производи на воздушен сообраќај**

1. Рангирањето на можностите за лет на главниот приказ за бараниот ден или денови е според следниов редослед, освен ако не е побарано на поинаков начин од корисникот за индивидуална трансакција:
 - (i) сите постојани директни летови без запирање меѓу односните градови парови ;
 - (ii) други директни летови, кои не вклучуваат промена на воздухопловот меѓу односните градови парови ;
 - (iii) врзани летови.
 2. Корисникот во најмала рака ја има можноста, на барање, да добие главен приказ рангиран според времето на поаѓање или пристигнување и/или изминатото време на патувањето. Освен ако корисникот не побара поинаку, главниот приказ се рангира според времето на поаѓање за групата (i) и изминатото време на патувањето за групите (ii) и (iii).
 3. Кога системскиот оператор одбира да прикаже информации за кој било пар градови во врска со редот на летање или цените на превозниците-учесници, но не задолжително за сите такви превозници, таквите информации се прикажуваат на точен, незбунувачки и недискриминациски начин меѓу прикажаните превозници.
 4. Ако, според информираноста на системскиот оператор, информациите во врска со бројот на директните редовни летови и идентитетот на односните авиопревозници не се сеопфатни, тоа јасно се наведува на релевантниот приказ.
 5. Летовите различни од редовните летови јасно се идентификуваат.
 6. Летовите кои вклучуваат запирања во текот на патувањето јасно се идентификуваат.
 7. Кога летовите се вршат од авиопревозник кој не е авиопревозникот којшто се идентификува со кодот за определување на превозникот, фактичкиот изведувач на летот јасно се идентификува. Ова барање се применува во сите случаи, освен за краткорочни ад хок режими.
 8. Системскиот оператор нема да го користи просторот на приказот во неговите главни прикази на начин што дава претерана изложеност на една особена можност за патување или што прикажува нереални можности за патување.
 9. Освен како што е предвидено во став 10, се применува следново:
 - (а) за директни летови, ниеден лет не се претставува повеќе од еднаш на главниот приказ;
 - (б) за повеќесекторски летови кои вклучуваат промена на воздухоплов, ниедна комбинација на летови не се претставува повеќе од еднаш на главниот приказ;
 - (в) летовите кои вклучуваат промена на воздухоплов се третираат и прикажуваат како врзани летови, со една линија по воздухопловен сегмент.
- Сепак, потребна е само една резервација кога летовите се изведуваат од ист авиопревозник, со ист број на летот и кога на авиопревозникот му е потребен само еден купон за лет.
10. 1. Кога превозниците-учесници имаат заедничко вложување или договорни режими кои налагаат два или повеќе од нив да преземат посебна одговорност за понудата и продажбата на производи на воздушен сообраќај на одреден лет или комбинација на летови, поимите „лет“ (за директни летови) и „комбинација на летови“ (за повеќесекторски летови) во став 9 се толкуваат дека му дозволуваат на секој од предметните превозници - до најмногу два - да имаат посебен приказ, користејќи го својот код за определување на превозникот.
 2. Кога се вклучени повеќе од два превозника, определувањето на двата превозника кои имаат право да го користат исклучокот предвиден во потстав 1 е прашање на превозникот кој фактички го врши летот.
11. Главниот приказ, кога е изводливо, вклучува врзани летови на редовен сообраќај кои се вршат од превозници-учесници и се формирани со користење на минимален број од девет врзани точки. Системскиот оператор го прифаќа барањето од превозникот-учесник за вклучување на индиректен лет, освен ако врската надминува 130 % од растојанието на големиот круг на ортодромот меѓу двата аеродрома или кога тоа би довело до вклучување на услуги со пократко изминато време на патување. Не треба да се користат врзани точки што надминуваат 130 %.

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 2027/97 НА СОВЕТОТ**од 9 октомври 1997 година****за одговорноста на авиопревозниците во случај на несреќи****СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,**

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 84 (2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата¹,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет²,

постапувајќи согласно со постапката утврдена во член 189 (в) од Договорот³,

(1) со оглед на тоа што во рамките на заедничката транспортна политика неопходно е да се подобри нивото на заштита на патниците, настрадани во авионски несреќи;

(2) со оглед на тоа што правилата за одговорност во случај на несреќи се регулираат со Меѓународната конвенција за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, или со истата конвенција како што е изменета во Хаг на 28 септември 1955 година и со Конвенцијата од Гвадалахара од 18 септември 1961 година, во согласност со конвенцијата што се применува во определениот случај, секоја од нив во понатамошниот текст „Варшавска конвенција“; при што Варшавската конвенција се применува насекаде во светот, како во полза на патниците, така и во полза на авиопревозниците;

(3) со оглед на тоа што ограничувањата за одговорноста определени со Варшавската конвенција се прениски за денешните економски и социјални стандарди и често резултираат со долги судски постапки што штетно се одразува на сликата за воздушниот сообраќај; при што земјите-членки до различен степен го зголемиле ограничувањето на одговорноста, што резултирало со различни рокови и услови за превоз во внатрешниот авиопазар.

(4) со оглед на тоа што покрај тоа Варшавската конвенција се применува само за меѓународниот транспорт; при што во внатрешниот авиопазар, разликата помеѓу националниот и меѓународниот транспорт е отстранета; при што поради тоа е соодветно да се има исто ниво и карактер на одговорност и за националниот и за меѓународниот транспорт;

(5) со оглед на тоа што целосен преглед и ревизија на Варшавската конвенција се долго очекувани и на долгорочен план би претставувале поизедначено и

¹ Сл. весник С 104, 10.4.1996 год., стр. 18 и Сл. весник бр. С 29, 30.1.1997 год., стр. 10.

² Сл. весник С 212, 22.7.1996 год., стр. 38.

³ Мислење на Европскиот парламент од 17 септември 1996 год. (Сл. весник бр. С 320, 28.10.1996 год., стр. 30), Заедничка позиција на Советот од 24 февруари 1997 год. (Сл. весник бр. С 123, 21.4.1997 год., стр. 89) и Одлука на Европскиот парламент од 29 мај 1997 год. (Сл. весник С 182, 16.6.1997 год.).

применливо решение, на меѓународно ниво, на прашањето за одговорноста на авиопревозниците во случај на несреќи; при што напорите за зголемување на ограничувањата на одговорноста, наметнати во Варшавската конвенција, би требало да продолжат преку преговори на мултилатерално ниво;

(6) со оглед на тоа што, во согласност со начелото за супсидијарност, потребна е активност на ниво на Заедницата за да се постигне усогласување во областа на одговорноста на авиопревозниците што би можело да послужи како упатство за подобрена заштита на патниците во светски рамки;

(7) со оглед на тоа што е соодветно да се отстранат сите парични ограничувања на одговорноста предвидени со член 22 (1) од Варшавската конвенција или кои било други правни или договорни ограничувања, во согласност со сегашните тенденции на меѓународно ниво;

(8) со оглед на тоа што за да се избегнат ситуации во кои жртвите на несреќите не добиваат отштета, авиопревозниците на Заедницата при секое барање што произлегува поради смрт, повреда или друга телесна повреда на патник во согласност со член 17 од Варшавската конвенција, не треба да користат каква и да е одбрана во согласност со член 20 (1) од Варшавската конвенција до одредена граница;

(9) со оглед на тоа што авиопревозниците на Заедницата можат да се ослободат од одговорноста во случаи на небрежност на односниот патник;

(10) со оглед на тоа што е неопходно да се разјаснат обврските наведени во оваа регулатива имајќи го предвид член 7 од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за издавањето уверенија на авиопревозници¹; при што, во тој поглед авиопревозниците на Заедницата треба да се осигурени до одредени ограничувања утврдени со оваа регулатива;

(11) со оглед на тоа што авиопревозниците на Заедницата треба секогаш да имаат право да бараат отштета од трети лица;

(12) со оглед на тоа што навремената исплата однапред може значително да им помогне на повредените патници или физичките лица со право на надомест во покривањето на непосредните трошоци по несреќата;

(13) со оглед на тоа што правилата за видот и ограничувањето на одговорноста во случај на смрт, повреда или друга телесна повреда на патник претставуваат дел од условите за превоз во договорот за воздушен транспорт помеѓу превозникот и патникот; при што за да се намали ризикот од нарушување на конкуренцијата, превозниците од трети земји треба соодветно да ги информираат патниците за нивните услови за превоз;

(14) со оглед на тоа што е соодветно и неопходно паричните ограничувања изразени во оваа регулатива да се ревидираат со цел да се земат предвид развојните текови на економијата и случувањата на меѓународните форуми;

(15) со оглед на тоа што Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ИКАО) моментално е ангажирана со ревизија на

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

Варшавската конвенција; при што во очекување на резултатите од оваа ревизија, привремените активности на Заедницата ќе ја подобрат заштитата на патниците; при што Советот треба да ја разгледа оваа регулатива што е можно поскоро по извршената ревизија на Варшавската конвенција од страна на ИКАО,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Оваа регулатива ги утврдува обврските на авиопревозниците на Заедницата во врска со одговорноста во случај на несреќи на патниците за штета претрпена во случај на смрт или повреда на патник или каква било друга телесна повреда претрпена од патник, ако несреќата што ја предизвикала претрпената штета се случила во воздухоплов или за време на која било операција при качување во или симнување од воздухоплов.

Исто така, оваа регулатива појаснува некои услови за осигурување на авиопревозниците на Заедницата.

Покрај ова, со оваа регулатива се утврдуваат одредени услови за известување кои треба да ги обезбедат авиопревозниците со седиште надвор од Заедницата, а кои вршат летови до, од или во рамките на Заедницата.

Член 2

1. За целите на оваа регулатива:

- (а) „авиопревозник“ значи претпријатие за вршење на воздушен сообраќај со важечко уверение за работа;
- (б) „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадено од земја-членка во согласност со одредбите на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;
- (в) „лице со право на надомест“ значи патник или секое друго лице кое има право да поднесе барање за отштета во врска со тој патник, во согласност со важечки закон;
- (г) „еку“ значи пресметковна единица за креирање на општиот буџет на Европските заедници во согласност со член 207 и член 209 од Договорот;
- (д) „СПВ“ значи специјални права на влечење како што се дефинирани од Меѓународниот монетарен фонд;
- (ѓ) „Варшавска конвенција“ значи Конвенцијата за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, или Варшавската конвенција како што е изменета во Хаг на 28 септември 1955 година и Конвенцијата што ја дополнува

Варшавската конвенција потпишана во Гвадалахара на 18 септември 1961 година – во зависност од тоа која е применлива за соодветниот договор за превоз на патници, заедно со сите меѓународни инструменти што се во сила и кои ја дополнуваат и се поврзани со истата.

2. Поимите содржани во оваа регулатива коишто не се дефинирани во став 1 се еднакви на оние што се користат во Варшавската конвенција.

Член 3

1. (а) Одговорноста на авиопревозник на Заедницата за штети претрпени во случај на смрт, повреда или друга телесна повреда на патник во случај на несреќа не е предмет на какво било финансиско ограничување, дефинирано со закон, конвенција или договор.

(б) Обврската за осигурување утврдена во член 7 од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 се разбира како барање авиопревозник на Заедницата да биде осигурен до ниво кое се бара во согласност со став 2. и со тоа до разумно ниво.

2. За секоја штета до износот изразен во еку еднаков на 100.000 СПВ, авиопревозникот на Заедницата не смее да се ослободи ниту да ја намали својата одговорност со докажување дека тој или неговите агенти ги презеле сите неопходни мерки за да ја избегнат штетата или дека било невозможно за него или за неговите агенти да преземат такви мерки.

3. И покрај наведеното во одредбите од став 2, ако авиопревозникот на Заедницата докаже дека штетата била предизвикана од небрежност на повредениот или починатиот патник, или истиот придонел за нејзино случување, превозникот може целосно или делумно да се ослободи од одговорност согласно со важечки закон.

Член 4

Во случај на смрт, повреда или друга телесна повреда претрпена од патник во случај на несреќа, ниту една од одредбите од оваа регулатива не може да се толкува:

(а) дека го посочува авиопревозникот на Заедницата како единствена страна што е обврзана да плати отштета, или

(б) дека ограничува кое било право на авиопревозник на Заедницата да бара придонес или обештетување од која било друга страна во согласност со важечки закон.

Член 5

1. Авиопревозникот на Заедницата, веднаш, и во секој случај не подоцна од петнаесет дена по утврдувањето на идентитетот на лицето со право на

надомест, ги врши оние авансни исплати кои се потребни за задоволување на непосредните економските потреби, пропорционално на претрпената штета.

2. Без да е во спротивност со став 1, авансната исплата не смее да е помала од 15.000 СПВ во противредност во еку, по патник во случај на смрт.

3. Авансната исплата не претставува признавање на одговорноста и може да се надомести со секоја понатамошна исплатена сума во зависност од одговорноста на авиопревозникот на Заедницата, но не може да се врати, освен во случаите пропишани во член 3 (3) или во ситуации кога последователно ќе се докаже дека лицето кое ја примило авансната исплата ја предизвикало или придонело за штетата преку небрежност или дека не е лицето со право на надомест..

Член 6

1. Одредбите содржани во членовите 3 и 5 се вклучуваат во условите за превоз на авиопревозниците на Заедницата.

2. Соодветни информации за одредбите наведени во членовите 3 и 5, на барање, се доставува на патниците во агенциите на авиопревозниците на Заедницата, патничките агенции, шалтерите за пријавување на патниците во заминување и продажните места. Билетот или еквивалентниот документ мора да содржи општи информации за условите дадени на јасен и разбирлив јазик.

3. Авиопревозниците со седиште надвор од Заедницата кои вршат сообраќај до, од и во рамките на Заедницата, а кои не ги применуваат одредбите наведени во членовите 3 и 5, ги известуваат патниците за истото, недвосмислено и јасно при купување на билетот во агенциите на авиопревозникот, патничките агенции или на шалтерите за пријавување на патниците што се наоѓаат на територијата на земја-членка. Авиопревозниците им доставуваат на патниците формулар во кој се наведени нивните услови. Фактот дека на билетот или еквивалентниот документ е наведено само ограничувањето на одговорноста не претставува доволен податок.

Член 7

Најдоцна две години по влегувањето во сила на оваа регулатива, Комисијата изготвува извештај за примената на Регулацијата кој, меѓу другото, ги зема предвид економските развојни текови и случувањата на меѓународните форуми. Овој извештај може да биде придружен со предлози за ревизија на оваа регулатива.

Член 8

Оваа регулатива влегува во сила една година по денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*.

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

Луксембург, 9 октомври 1997 година.

За Советот

Претседател

М. ДЕЛВО-ШТЕРЕ

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 323/1999 НА СОВЕТОТ**од 8 февруари 1999 година****за изменување на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 за кодексот на однесување
за компјутерските системи за резервација (КСР)****СОВЕТОТ НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА,**

имајќи го предвид Договорот за основање на Европската заедница, а особено член 75 и 84(2) од истиот,

имајќи го предвид предлогот на Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Економско-социјалниот комитет¹,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 189в од Договорот²,

(1) со оглед на тоа што Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89³ има значителен придонес во обезбедувањето на праведни и непристрасни услови за авиопревозниците во компјутерските системи за резервација, притоа заштитувајќи ги интересите на корисниците;

(2) со оглед на тоа што е неопходно да се прошири опсегот на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 и да се појаснат нејзините одредби и соодветно е да се преземат овие мерки на ниво на Заедницата со цел да се осигури исполнување на целите на Регулацијата во сите земји-членки;

(3) со оглед на тоа што оваа регулатива не е во спротивност со примената на членовите 85 и 86 од Договорот;

(4) со оглед на тоа што оваа регулатива не е во спротивност со примената на Директивата 95/46/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 24 октомври 1995 година за заштита на поединците во однос на обработката на личните податоци и слободното движење на тие податоци⁴;

(5) со оглед на тоа што Регулацијата (ЕЗ) бр. 3652/93 на Комисијата⁵ ги иззема договорите за општа набавка, изработката и работењето на компјутерските системи за резервација од одредбите на член 85(1) од Договорот;

(6) со оглед на тоа што е пожелно да се појасни основата на која на главните превозници треба да им се наплатува за резервациите кои треба да ги прифатат од конкурентните КСР;

(7) со оглед на тоа што е неопходно да се појасни основата на која КСР наплатуваат за услугите кои ги обезбедуваат за превозниците-учесници и за претплатниците, особено во однос на стимулациите и со цел да се подобри транспарентноста;

¹ Сл. весник С 95, 30.3.1998 год., стр. 27.

² Мислење на Европскиот парламент од 15 мај 1998 година (Сл. весник С 167, 1. 6. 1998 год., стр. 293), Заеднички став на Советот од 24 септември 1998 година (Сл. весник С 360, 23. 11. 1998 год., стр. 69) и Одлука на Европскиот парламент од 3 декември 1998 година (Сл. весник С 398, 21.12.1998 год.).

³ Сл. весник L 220, 29.7.1989 год., стр. 1. Регулација изменета со Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 3089/93 (Сл. весник L 278, 11.11.1993 год., стр. 1).

⁴ Сл. весник L 281, 23.11.1995 год., стр. 31.

⁵ Сл. весник L 333, 31.12.1993 год., стр. 37. Регулација изменета со Актот за пристапување од 1994 година.

(8) со оглед на тоа што е неопходно да се осигури дека третите страни кои извршуваат услуги наместо одреден КСР се предмет на истите обврски кои кодексот му ги налага на тој КСР;

(9) со оглед на тоа што барањата за ревизија на кодексот на КСР, исто така, треба да се користат за проверка на барањата за заштита на податоците кои произлегуваат од Директивата 95/46/ЕЗ;

(10) со оглед на тоа што е неопходно да се утврдат обврските на претплатниците во согласност со кодексот, со цел услугите за резервација што им ги нудат на нивните корисници да не бидат неточни, збунувачки или дискриминациски;

(11) со оглед на тоа што треба јасно да се предвиди дека обвинетиот има право да биде сослушан за прашања за кои Комисијата имала замерки;

(12) со оглед на тоа што вклучувањето на железничките услуги во главниот приказ на КСР може да го подобри квалитетот на информациите кои им се ставаат на располагање на корисниците и да им ги обезбеди на корисниците најдобрите можности за нивните патнички аранжмани;

(13) со оглед на тоа што железничките оператори кои дистрибуираат одредени добро дефинирани категории на нивните услуги преку главните прикази на КСР треба да бидат предмет на услови соодветни на оние кои им се налагаат на авиопревозниците;

(14) со оглед на тоа што можностите за информирање или дистрибуција кои се нудат од превозник или од група на авиопревозници не треба да бидат предмет на одредени одредби за кодексот, под услов таквите режими да се јасно и постојано определени,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Со ова се изменува Регулативата бр. 2299/89 како што следува:

1. Член 1 се заменува како што следува:

„Член 1

Оваа регулатива се применува на секој компјутерски систем за резервација, доколку содржи производи на воздушен сообраќај и доколку производите за железнички сообраќај се вклучени во неговиот главен приказ, кога се нудат за користење или се користат на територијата на Заедницата независно од:

- статусот или националноста на системскиот оператор,
- изворот на употребени информации или положбата на соодветната централна единица за обработка на податоци,
- географската положба на аеродромите помеѓу кои се одвива воздушниот сообраќај.“

2. Член 2 се изменува како што следува:

(а) став (ј) се заменува како што следува:

„ (ј) „претплатник“ значи лице, различно од корисник, или претпријатие, различно од превозник-учесник, кое користи одреден КСР според договор или

друга финансиска спогодба со системски оператор. Финансиската спогодба се смета дека постои кога се врши конкретна исплата за услугите на системскиот оператор или кога се купува производ на воздушниот сообраќај“;

(б) став (к) се заменува како што следува:

„(к) „корисник“ значи кое било лице што бара информации или има намера да купи производ на воздушниот сообраќај за приватна употреба“;

(в) се додаваат следниве ставови:

„(н) „непакетен производ за железничкиот сообраќај“ значи железнички превоз на патник помеѓу две железнички станици, кој ги вклучува сите сродни помошни услуги и дополнителни придобивки понудени за продажба или продадени како составен дел на тој производ;

(њ) „пакет-производ за железничкиот сообраќај“ значи претходно договорена комбинација на непакетен производ за железничкиот сообраќај со други услуги кои не се дополнителни за железничкиот сообраќај, понудени за продажба или продадени по единствена цена;

(о) „производ за железничкиот сообраќај“ значи и непакетните и пакет-производите за железничкиот сообраќај;

(п) „билет“ значи важечки документ кој дава овластување за превоз или соодветен еквивалент во нехартиена форма, вклучувајќи и електронска форма издаден или одобрен од превозникот или од неговиот овластен застапник;

(р) „дупликат-резервација“ значи состојба која се појавува кога се извршени две или повеќе резервации за истиот патник кога е очигледно дека патникот нема да може да искористи повеќе од една резервација.“

3. Член 3а се изменува како што следува:

(а) став 1(б) се заменува како што следува:

„(б) Главниот превозник не е обврзан да прифати какви било трошоци во таа смисла, освен за давање на информациите кои треба да се обезбедат и за прифатените резервации. Таксата за резервација која му се плаќа на КСР за прифатена резервација направена во согласност со овој член не ја надминува таксата која истиот КСР им ја наплатува на превозниците-учесници за еднаква трансакција“;

(б) став 2 се заменува како што следува:

„2. Обврската наложена со овој член не се применува во корист на конкурентниот КСР кога, во согласност со постапките на член 11, е одлучено дека КСР го прекршува член 4а или член 6 во однос на неовластен пристап на главните превозници до информациите.“

4. Во член 4(1) се додава следниов потстав:

„Принципите наведени во првиот и вториот потстав се однесуваат на железнички услуги во однос на податоците обезбедени за вклучување во главниот приказ.“

5. Во член 4а, се додава следниов став:

„4. Системскиот оператор обезбедува дека сите трети страни кои обезбедуваат услуги за КСР целосно или делумно во негово име ги исполнуваат соодветните одредби на оваа регулатива.“

6. Член 6(1)(а) се заменува како што следува:

„(а) информациите за индивидуални резервации кои можат да се идентификуваат им се ставаат на располагање врз еднаква основа и само на авиопревозникот или авиопревозниците што учествуваат во опфатената услуга и на претплатниците вклучени во резервацијата.

Информациите кои се под контрола на системскиот оператор во однос на индивидуални резервации кои можат да се идентификуваат се архивираат оф-лајн во рок од седумдесет и два часа од пополнувањето на последниот елемент во индивидуалната резервација и се уништуваат во рок од три години. Пристапот до таквите податоци се дозволува само за причини поврзани со спорови во однос на фактурирањето.“

7. Член 6 (1)(б) се изменува како што следува:

(а) точка (ii) се заменува како што следува:

„(ii) таквите податоци можат и, на барање, ги опфаќаат сите превозници-учесници и/или претплатници, но не содржат идентификација, директно или индиректно, или лични податоци за патникот или за деловниот корисник;“

(б) се додаваат следниве точки:

„(iv) информациите на барање им се ставаат на располагање на превозниците-учесници и на претплатниците глобално и селективно во однос на пазарот во кој функционираат;

(v) групата на авиопревозници и/или претплатници има право да купи податоци за заедничка обработка“.

8. Ставовите (4) и (5) од член 6 се бришат.

9. Се вметнува следниов член:

„Член 9а

1. (а) Кога се работи за информациите обезбедени од одреден КСР, претплатникот користи неутрален приказ во согласност со член 5(2)(а) и (б), освен доколку не е потребен друг приказ за да се исполни желбата наведена од корисникот.

(б) Ниеден претплатник нема да манипулира со информациите обезбедени од одреден КСР на начин што би довел до неточно, збунувачко или дискриминациско претставување на информациите на кој било корисник.

(в) Претплатникот прави резервации и издава билети во согласност со информациите содржани во користениот КСР, или одобрени од соодветниот превозник.

(г) Претплатникот го известува секој корисник за какви било попатни промени на опремата, бројот на редовните попатни застанувања, идентитетот на авиопревозникот кој всушност го врши летот и за сите промени на аеродромите потребни во секоја обезбедена маршрута, доколку информациите се присутни во КСР. Претплатникот го известува корисникот за името и адресата на

системскиот оператор, целта на обработката, траењето на чувањето на индивидуалните податоци и достапните средства за податоците кои се предмет на остварувањето на неговите права на пристап.

(д) Корисникот има право во секое време да добие отпечатена верзија на приказот од КСР или да му биде даден пристап до паралелен приказ на КСР кој ја одразува сликата која му се прикажува на претплатникот.

(ѓ) Лицето има право на ефикасен бесплатен пристап до неговите податоци, без оглед на тоа дали податоците се чуваат од КСР или од претплатникот.

2. Претплатникот ги користи дистрибуциските можности на КСР во согласност со Анекс II.“

10. Во член 10 ставовите 1 и 2 се заменуваат како што следува:

„1. (а) Секоја такса која му се наплатува на превозникот-учесник од системскиот оператор е недискриминациска, разумно структурирана и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и, особено, е иста за исто ниво на услуга.

Фактурирањето за услугите на КСР е доволно детално за да им овозможи на превозниците-учесници да видат точно кои услуги се искористени и таксите за нив; како минимум, сметките за таксите за резервирање мора да ги содржат следниве информации за секој сегмент:

- вид на КСР резервација,
- име на патникот,
- земја,
- ИАТА/АРК код за идентификација на агенцијата,
- код на градот,
- пар градови или сегмент,
- датум на резервацијата (датум на трансакцијата),
- датум на полетувањето,
- број на летот,
- статусен код (статус на резервацијата),
- вид на услуга (класа на услуга),
- ПНР-локатор за запис за името на патникот, и
- показател за резервирање/откажување.

Информациите за фактурирањето се нудат на магнетски средства. Таксата која се наплатува за информациите за фактурирањето дадени во форма избрана од превозникот не го надминува трошокот за самото средство заедно со трошоците за превоз.

На авиопревозникот-учесник му се нуди можност да биде известен при извршувањето на секоја резервација или трансакција за која се наплаќа такса за резервација. Доколку превозникот избрал да биде известен за тоа, нему му се нуди можност да не ја дозволи таквата резервација или трансакција, освен

доколку истата веќе била прифатена. Во случај на такво недозволување, на авиопревозникот не му се наплатува за таа резервација или трансакција.

(б) Секоја такса за изнајмување на опрема или друга услуга која системскиот оператор му ја наплатува на претплатникот е недискриминациска, разумно структурирана и разумно поврзана со трошокот за обезбедената и користената услуга и особено е иста за исто ниво на услуга. Придобивките за продуктивност кои им се даваат на претплатниците од системските оператори во вид на попуст на надоместокот за изнајмување или исплати на провизија се смета дека се дистрибуциски трошоци на системските оператори и се темелат на билетските сегменти. Кога, според став 5 од Анекс II системскиот оператор не знае дали одреден билет е издаден или не, системскиот оператор има право да го користи известувањето за бројот на билетите од страна на претплатникот.

Фактурирањето за услугите за КСР треба да биде доволно детално за да им овозможи на претплатниците да видаат точно кои услуги се искористени и кои такси им се наплатени за нив.

2. Системскиот оператор, на барање на заинтересираните страни, вклучувајќи ги и корисниците, им обезбедува детали за употребените тековни постапки, такси и системски можности, вклучувајќи поврзувања, критериуми за уредување и за приказ. За корисниците тие информации се бесплатни и ја опфаќаат обработката на индивидуалните податоци. Меѓутоа, оваа одредба не го обврзува системскиот оператор да објавува сопственички информации како што се софтвер.“

11. Член 19(1) се заменува како што следува:

„1. Пред донесувањето одлуки во согласност со член 11 или 16, Комисијата им дава можност на претпријатијата или на здруженијата на претпријатија да бидат сослушани за прашањата за кои Комисијата има или имала замерки.“

12. Член 21 се заменува како што следува:

„Член 21

1. Ниту член 5, член 9(5), ниту анексите не се однесуваат на КСР кој е користен од авиопревозник или од група на авиопревозници:

(а) во неговата канцеларија или нивните канцеларии и шалтери за продажба кои се јасно идентификувани како такви;

или

(б) за обезбедување информации и/или дистрибуциски можности достапни преку јавна телекомуникациска мрежа, јасно и постојано идентификувајќи ги давателот или давателите на информации како такви.

2. Кога резервацијата се врши директно од авиопревозникот, тој авиопревозник е предмет на член 9а(г) и (ѓ).“

13. Член 21а(1) се заменува како што следува:

„1. Системскиот оператор обезбедува дека техничката сообразност на неговиот КСР со членовите 4а и 6 се следи од независен ревизор на основа на календарска година. За таа цел, на ревизорот му се дава пристап во секое време до сите програми, постапки, операции и заштита што се користи на компјутерите или на компјутерските системи преку кои системскиот оператор ги обезбедува своите дистрибуциски можности. Секој системски оператор го доставува својот ревизорски извештај за проверките и наодите до Комисијата во рок од четири

месеци од завршувањето на календарската година за која се врши ревизијата. Комисијата ги испитува тие извештаи заради преземање на какво било неопходно дејство во согласност со член 11(1).“

14. Се вметнува следниов член:

„Член 21б

1. Според овој член, оваа регулатива се применува за вклучувањето на производи за железничкиот сообраќај.

2. Системскиот оператор може да донесе одлука да ги вклучи железничките услуги во главниот приказ на неговиот КСР.

3. Кога системскиот оператор одлучил да вклучи производи за железничкиот сообраќај во главниот приказ на неговиот КСР, тој решава да вклучи одредени добро определени категории на железнички услуги, почитувајќи ги принципите наведени во член 3(2).

4. Операторот за железнички сообраќај се смета дека е превозник-учесник или главен превозник, како што е соодветно, заради кодот, доколку има спогодба со системски оператор за дистрибуција на неговите производи преку главниот приказ на КСР или неговиот систем за резервации е КСР како што е определено во член 2(f). Според став 5, тие производи се сметаат за производи на воздушниот сообраќај и се вклучуваат во главниот приказ во согласност со критериумите утврдени во Анекс I.

5. (а) Кога ги применува правилата утврдени во ставовите 1 и 2 од Анекс I за железничките услуги, системскиот оператор ги приспособува принципите за рангирање за главниот приказ со цел соодветно да ги земе предвид потребите на корисниците да бидат правилно информирани за железничкиот сообраќај кој претставува конкурентна алтернатива на воздушниот сообраќај. Особено, системските оператори можат да го рангираат железничкиот сообраќај со ограничен број на кратки запирања со директен воздушен сообраќај без запирања.

(б) Системските оператори определуваат јасни критериуми за примена на овој член на железничкиот сообраќај. Таквите критериуми го опфаќаат изминатото време на патување и ја изразуваат потребата за избегнување на прекумерното пополнување на приказот. Најмалку два месеца пред нивната примена овие критериуми се доставуваат до Комисијата заради известување.

6. За целите на овој член, сите упатувања кон „летовите“ во оваа регулатива се смета дека вклучуваат упатувања кон „железнички сообраќај“ и упатувањата кон „производи на воздушниот сообраќај“ се смета дека вклучуваат упатувања кон „производи за железничкиот сообраќај“.

7. Особено внимание треба да му се посвети на проценувањето на примената на овој член во извештајот на Комисијата во согласност со член 23(1).“

15. Член 22(1) се заменува како што следува:

„1. Оваа регулатива не е во спротивност со националното законодавство за мерките за безбедност, јавен ред и заштита на податоци преземени во спроведувањето на Директивата 95/46/ЕЗ ⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ (*) Сл. весник L 281, 23 ноември 1995 год., стр. 31.“

16. Член 23 се заменува како што следува:

„Член 23

Во рок од две години од влегувањето во сила на оваа регулатива, Комисијата подготвува извештај за спроведувањето на оваа регулатива кој, меѓу другото, ги зема предвид развојните текови на стопанството на соодветниот пазар. Тој извештај може да биде придружен со предлози за ревидирање на оваа регулатива.“

17. Анексот се заменува со анексите I и II утврдени во овој анекс.

Член 2

Оваа регулатива влегува во сила на триесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*, со исклучок на новиот член 10(1)(б) од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2299/89, кој влегува во сила шест месеци по објавувањето на оваа регулатива.

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

Брисел, 8 февруари 1999 година.

За Советот

Претседател

О. ЛАФОНТЕН

*АНЕКС**„АНЕКС I***Основни критериуми за рангирање на главниот приказ на летовите⁽¹⁾ кои нудат непакетни производи на воздушен сообраќај**

1. Рангирањето на можностите за лет на главниот приказ, за бараниот ден или денови мора да биде според следниов редослед, освен ако корисникот нема побарано на поинаков начин за индивидуална трансакција:
 - (i) сите директни летови без запирање меѓу односните градови парови ;
 - (ii) сите други директни летови, кои не вклучуваат промена на воздухопловот или возот, меѓу односните градови парови ;
 - (iii) врзани летови.
2. Корисникот најмалку ја има можноста, на барање, да добие главен приказ рангиран според времето на поаѓање или пристигнување и/или изминатото време на патување. Освен ако корисникот не побара поинаку, главниот приказ се рангира според времето на поаѓање за групата (i) и изминатото време на патувањето за групите (ii) и (iii).
3. Кога системскиот оператор одбира да прикаже информации за кој било пар градови во врска со редот на летање или цените на превозниците-неучесници, но не задолжително за сите такви превозници, таквите информации се прикажуваат на точен, незбунувачки и недискриминациски начин меѓу прикажаните превозници.
4. Ако, според информираноста на системскиот оператор, информациите во врска со бројот на директните редовни летови и идентитетот на односните авиопревозници не се сеопфатни, тоа мора јасно да се наведе на релевантниот приказ.
5. Летовите различни од редовните летови, мора јасно да се идентификуваат.
6. Летовите кои вклучуваат запирања во текот на патувањето мора јасно да се идентификуваат.
7. Кога летовите се вршат од авиопревозник кој не е авиопревозникот кој се идентификува со кодот за определување на превозникот, фактичкиот изведувач на летот јасно се идентификува. Ова барање се применува во сите случаи, освен за краткорочни ад хок режими.
8. Системскиот оператор не смее да го користи просторот на приказот во главниот приказ на начин што дава претерана изложеност на една особена можност за патување или што прикажува нереални можности за патување.
9. Освен како што е предвидено во став 10, се применува следново:
 - (а) за директни летови, ниеден лет не се претставува повеќе од еднаш на главниот приказ;
 - (б) за повеќесекторски летови кои вклучуваат промена на воздухоплов, ниедна комбинација на летови не се претставува повеќе од еднаш на главниот приказ;

⁽¹⁾ Сите упатувања кон „летови“ во овој Анекс се во согласност со член 21б(6).

(в) летовите кои вклучуваат промена на воздухоплов мора да се третираат и прикажуваат како врзани летови, со една линија по воздухопловен сегмент.

Меѓутоа, кога летовите се изведуваат од ист авиопревозник, со ист број на летот и кога на авиопревозникот му е потребен само еден купон за летање и само една резервација, КСР издава само еден купон и наплатува само за една резервација.

10. 1. Кога превозниците-учесници имаат заедничко вложување или други договорни режими кои налагаат два или повеќе од нив да преземат посебна одговорност за понудата и продажбата на производи на воздушниот сообраќај на одреден лет или комбинација на летови, поимите „лет“ (за директни летови) и „комбинација на летови“ (за повеќесекторски летови) користени во став 9 мора да се толкуваат дека му дозволуваат на секој од предметните превозници - најмногу два - да имаат посебен приказ, користејќи го својот код за определување на превозникот.
2. Кога се вклучени повеќе од два превозници, определувањето на двата превозници кои имаат право да го користат исклучокот предвиден во потстав 1 мора да биде прашање на превозникот кој фактички го врши летот. Во отсуство на информација од превозникот кој го врши летот која е доволна за идентификување на двата превозника кои ќе се определат, системскиот оператор мора да ги определи превозниците на недискриминациска основа.
11. Главниот приказ, кога е изводливо, вклучува врзани летови на редовен сообраќај кои се вршат од превозници-учесници и се формирани со користење на минимален број од девет врзани точки. Системскиот оператор мора да го прифати барањето од превозникот-учесник за вклучување на индиректен лет, освен ако врската надминува 130 % од растојанието на големиот круг на ортодромот меѓу двата аеродрома или кога тоа би довело до исклучување на летови со пократко изминато време на патување. Не треба да се користат врзани точки што надминуваат 130 % од растојанието на големиот круг на ортодромот.

АНЕКС II

Користење на дистрибуциските можности од страна на претплатниците

1. Претплатникот мора да води точна евиденција за сите трансакции за резервација преку КСР. Таа евиденција мора да ги вклучува броевите на летот, показателите за резервациите, датумот на патувањето, времето на полетување и слетување, статусот на сегментите, името и иницијалите на патникот со нивните адреси и/или телефонските броеви за контакт и статусот на издавањето на билетите. При резервирањето или откажувањето на место, претплатникот мора да осигури дека показателот на резервацијата кој се користи е соодветен на платената цена од страна на патникот.
2. Претплатникот не треба намерно да прави дупликат-резервации за истиот патник. Кога пријавеното место не е достапно според изборот на корисникот, патникот може да биде ставен на листата на чекање за летот (доколку има таква) и пријавен за алтернативен лет.
3. Доколку патникот ја откаже резервацијата, претплатникот мора веднаш да го ослободи местото.
4. Доколку патникот ја промени маршрутата, претплатникот мора да осигури дека целото место и дополнителните услуги се откажани при правењето на новите резервации.
5. Претплатникот мора, кога е изводливо, да ги бара или да ги обработи сите резервации за одредена маршрута и подоцнежните промени преку ист КСР.
6. Ниеден претплатник не може да бара или продава место во авион, освен доколку тоа не е побарано од него од страна на корисник.
7. Претплатникот мора да осигури дека билетот се издава во согласност со статусот за резервации за секој сегмент и во согласност со применливиот временски рок. Претплатникот не смее да издаде билет во кој е наведена крајна резервација и одреден лет, доколку не е добиена потврда за таа резервација.

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 889/2002 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ**од 13 мај 2002 година****за изменување на Регулацијата (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 консултација 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 обезбеди соодветно ниво на надомест за патниците, вклучени во авионски несреќи.

(2) Во Монреал, на 28 мај 1999 година се донесе нова конвенција за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат, со која се поставени нови општи правила за одговорноста во случај на несреќи во меѓународниот воздушен сообраќај, кои ги заменуваат оние од Варшавската конвенција од 1929 година, и нејзините подоцнежни измени⁴.

(3) Варшавската конвенцијата ќе продолжи да постои паралелно со Монреалската конвенција за неопределен период.

(4) Монреалската конвенција предвидува режим на неограничена одговорност во случај на смрт или повреда на патниците во воздушниот сообраќај.

(5) Заедницата ја потпиша Монреалската конвенција, покажувајќи ја својата намера да стане страна на спогодбата со ратификување на истата.

(6) Потребно е да се измени Регулацијата (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 Монреалската конвенција, со што се создава унифициран систем на одговорноста во меѓународниот воздушен сообраќај.

(7) Со оваа регулатива и Монреалската конвенција се зголемува заштитата на патниците и нивните блиски и не може да се толкува како намалување на нивната

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.

заштита во однос на сегашното законодавство на датумот на донесување на оваа регулатива.

(8) Во внатрешниот пазар на воздушниот сообраќај, 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 систем за воздушен сообраќај

(11) Авиопревозникот на Заедницата нема да биде во можност да го користи член 21(2) од Монреалската конвенција, освен доколку не докаже дека штетата не била резултат на небрежност или друга неправилна постапка или пропуст на превозникот или на неговите службеници или агенти.

(12) Изедначените ограничувања на одговорноста за губење, оштетување, или уништување на багаж и за штета поради доцнење, кои се однесуваат на целокупното патување на превозниците на Заедницата, ќе обезбедат едноставни и јасни правила и за патниците и за авиопревозниците и ќе им овозможат на патниците да оценат кога е неопходно дополнително осигурување.

(13) Би било непрактично за авиопревозниците на Заедницата и нејасно за нивните патници кога тие би применувале 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 Монреалската конвенцијата бара од страните да обезбедат дека сите авиопревозници се соодветно осигурени, а потребно е да се земе предвид и член 7 од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за издавање на уверенија на авиопревозниците⁶ при исполнувањето на оваа одредба.

(16) Пожелно е да се обезбедат основните податоци за правилата за одговорност кои се важечки за секој патник, така што тие можат да склучат дополнителни договори за осигурување пред патувањето доколку е потребно.

(17) Ќе биде потребно да се ревидираат паричните износи утврдени во оваа регулатива, со цел да се земе предвид инфлацијата и секое ревидирање на ограничувањата на одговорноста во Монреалската конвенција.

(18) Доколку се потребни дополнителни правила за спроведување на Монреалската конвенција, за прашањата кои не се опфатени со Регулацијата (ЕЗ) бр. 2027/97, земјите-членки се одговорни за тие одредби,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

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

Член 1

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

1. насловот се менува како што следува: „Регулатива (ЕЗ) бр. 2027/97 за одговорноста на авиопревозниците во однос на превозот на патници и нивниот багаж по воздушен пат.“;

2. Член 1 се заменува како што следува:

„Член 1

Со оваа регулатива се спроведуваат соодветните одредби од Монреалската конвенција во однос на превозот на патници и нивниот багаж по воздушен пат и се утврдуваат одредени дополнителни одредби. Таа, исто така, ја проширува примената на тие одредби на превозот по воздушен пат во рамките на една земја-членка.“;

3. Член 2 се заменува како што следува:

„Член 2

1. За целите на оваа регулатива:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие за вршење на воздушен сообраќај со важечко уверение за работа;

(б) „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадено од земја-членка во согласност со одредбите на Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;

(в) „лице со право на надомест“ значи патник или секое друго лице кое има право да поднесе барање за отштета во врска со тој патник, во согласност со важечките закони и други прописи;

(г) „багаж“, освен ако не е поинаку утврдено, значи регистриран и нерегистриран багаж во смисла на значењето на член 17(4) од Монреалската конвенција;

(д) „СПВ“ значи специјални права на влечење утврдени од страна на Меѓународниот монетарен фонд;

(ѓ) „Варшавска конвенција“ значи „Конвенција за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат“, потпишана во Варшава на 12 октомври 1929 година, или Варшавската конвенција изменета во Хаг на 28 септември 1955 година и Конвенцијата што ја дополнува Варшавската конвенција, потпишана во Гвадалахара на 18 септември 1961 година;

(е) „Монреалска конвенција“ значи „Конвенција за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат“, потпишана во Монреал на 28 мај 1999 година.

2. Поимите содржани во оваа регулатива коишто не се дефинирани во став 1 се исти со оние кои се користат во Монреалската конвенција.“;

4. Член 3 се заменува како што следува:

„Член 3

1. Одговорноста на авиопревозник од Заедницата во однос на патниците и нивниот багаж се регулира со сите одредби од Монреалската конвенција кои се однесуваат на таа одговорност.

2. Обврската за осигурување утврдена во член 7 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 до степен до кој се однесува на одговорноста за патници се разбира како барање авиопревозникот на Заедницата да биде осигурен до ниво кое е соодветно за да се обезбеди дека сите лица со 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 Монреалската конвенција, може да ја побара авиопревозник на Заедницата кога патникот прави посебна изјава за барање за испорака на неговиот багаж на одредиште, се темели врз тарифата која се однесува на дополнителните трошоци вклучени во превезувањето и осигурувањето на односниот багаж, освен оние за багаж со вредност до или под ограничувањето на одговорноста. На барање, тарифата им се става на располагање на патниците.“;

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 врши односните авансни исплати кои се потребни за покривање на моменталните материјални потреби врз основа пропорционална на претрпената штета.

2. Без да е во спротивност со став 1, авансната исплата не смее да е помала 16.000 СПВ во противвредност во евра, по патник во случај на смрт.

3. Авансната исплата не смее да претставува признавање на одговорност и може да се надомести со секоја понатамошна исплатена сума во зависност од одговорноста на авиопревозникот на Заедницата, но не може да се врати, освен во случаите пропишани во член 20 од Монреалската конвенција 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 воздушен пат во Заедницата, обезбедуваат дека краток преглед на главните одредби кои ја регулираат одговорноста за патниците и нивниот багаж, вклучувајќи ги и роковите за поднесување на барање за надомест и можноста за давање на посебна изјава за багаж, се става на располагање на патниците во сите продажни места, вклучувајќи ја и продажбата по телефон и преку интернет. Со цел да го исполнат овој услов за известување, авиопревозниците на Заедницата го користат известувањето содржано во Анексот. Овој преглед или известување не може да се користи како основа за барање на надомест, ниту за толкување на одредбите на оваа регулатива или на Монреалската конвенција.

2. Покрај условите за известување наведени во став 1, сите авиопревозници во однос на превозот по воздушен пат обезбеден или купен во Заедницата на секој патник му даваат писмена информација за:

- важечкото ограничување на одговорноста на превозникот за тој лет во однос на смрт или повреда, доколку такво ограничување постои,

- важечкото ограничување на одговорноста на превозникот за тој лет во однос на уништување, губење или оштетување на багаж и предупредување дека багаж со поголема вредност од таа цифра треба да се пријави кај авиопревозникот при регистрирањето или целосно да е осигурен од страна на патникот пред патувањето;

- важечкото ограничување на одговорноста на превозникот за тој лет за штета поради доцнење.

3. За целокупниот превоз извршен од страна на авиопревозници на Заедницата, ограничувањата наведени во согласност со условите за известување од ставовите 1 и 2 се оние утврдени со оваа регулатива, освен доколку авиопревозникот на Заедницата не применува повисоки ограничувања на доброволна основа. За целокупниот превоз извршен од страна на авиопревозници кои не се од 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

Најдоцна три години од датумот на кој Регулативата (ЕЗ) бр. 889/2002* ќе почне да се применува, Комисијата изготвува извештај за примената на оваа регулатива. Особено, Комисијата ја испитува потребата за ревидирање на износите наведени во односните членови на Монреалската конвенција во пресрет на развојните текови во економијата и известувањата од депозитарот на ИЦАО (Меѓународна организација за цивилно воздухопловство).“;

10. се додава следниот анекс:

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

„АНЕКС

Одговорност на авиопревозниците за патниците и нивниот багаж

Ова известување ги сумира правилата за одговорност кои ги применуваат авиопревозниците на Заедницата, како што наложува законодавството на Заедницата и Монреалската конвенција.

Надомест во случај на смрт или повреда

Не постојат финансиски ограничувања за одговорноста за повреда или смрт на патник. За штета до 100.000 СПВ (приближна вредност во домашна валута) авиопревозникот не може да ги оспори барањата за надомест. Над тој износ, авиопревозникот може да се брани од барањето, докажувајќи дека не бил небрежен ниту дека направил друга грешка.

Авансни исплати

Доколку патникот загине или е повреден, авиопревозникот мора да изврши авансна исплата за да ги покрие моменталните материјални потреби, и тоа во рок од 15 дена од идентификувањето на лицето со право на надомест. Во случај на смрт, авансната исплата не смее да е помала од 16.000 СПВ (приближна вредност во домашна валута).

Доцнења на патниците

Во случај на доцнење на патниците, авиопревозникот е одговорен за штетата, освен ако не ги презел сите разумни мерки за да се избегне штетата, или било невозможно да преземе такви мерки. Одговорноста за доцнење на патници е ограничена на 4150 СПВ (приближна вредност во домашна валута).

Доцнења на багажот

Во случај на доцнење на багаж, авиопревозникот е одговорен за штетата, освен доколку не ги презел сите разумни мерки за да се избегне штетата, или било невозможно да преземе такви мерки. Одговорноста за доцнење на багаж е ограничена на 1000 СПВ (приближна вредност во домашна валута).

Уништување, губење или оштетување на багаж

Одговорноста на авиопревозникот за уништување, губење или оштетување на багаж е ограничена на 1000 СПВ (приближна вредност во домашна валута). Кога се работи за регистриран багаж, тој е одговорен дури и кога нема направено грешка, освен ако багажот бил оштетен. Во случај на нерегистриран багаж, превозникот е одговорен само кога има направено грешка.

Повисоки ограничувања за багаж

Патникот може да користи поголемо ограничување за одговорност, доколку дал специјална изјава најдоцна при регистрирањето и со плаќање на дополнителна такса.

Жалби за багажот

Доколку багажот е оштетен, доцни, е изгубен или уништен, патникот мора да достави писмена жалба до авиопревозникот што е можно побргу. Кога се работи за оштетување на регистриран 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 на патникот.

Одговорност на договорниот и фактичкиот авиопревозник

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

Рок за постапка

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

Основа за известување

Основата за правилата опишани погоре е Монреалската конвенција 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 денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европските заедници*.

Таа се применува од датумот на нејзиното влегување во сила или од датумот на влегување во сила на Монреалската конвенција 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

За Советот

Претседател

П. КОКС

Претседател

Ј. ПИКЕ I КАМП

**РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 261/2004 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА
СОВЕТОТ**

од 11 февруари 2004 година

**за утврдување на заеднички правила за обесштетување и помош на
патниците во случај на забранет влез на патници во воздухоплов и
откажување или големо доцнење на летови и за укинување на Регулацијата
(ЕЕЗ) бр. 295/91
(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 Комисијата ¹,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет ²,

по консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот ³, а земајќи го предвид интегралниот текст одобрен од Комитетот за усогласување на 1 декември 2003 година,

со оглед на тоа што:

(1) Акцијата од страна на Заедницата во областа на воздушниот сообраќај треба да има за цел, меѓу другото, да обезбеди високо ниво на заштита за патниците. Исто така, во принцип треба целосно да се земат предвид барањата за заштита на потрошувачите.

(2) Забранетиот влез на патниците во воздухопловот и откажувањето или големото доцнење на летовите причинуваат сериозни проблеми и непријатности за патниците.

(3) Иако Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 295/91 на Советот од 4 февруари 1991 година за утврдување на заеднички правила за систем за обесштетување за забранет влез на

¹ Сл. весник С 103 Е, 30.4.2002 год., стр. 225 и Сл. весник С 71 Е, 25.3.2003 год., стр. 188.

² Сл. весник С 241, 7.10.2002 год., стр. 29.

³ Мислење на Европскиот парламент од 24 октомври 2002 год. (Сл. весник С 300 Е, 11.12.2003 год., стр. 443), Заеднички став на Советот од 18 март 2003 год. (Сл. весник С 125 Е, 27.5.2003 год., стр. 63) и Став на Европскиот парламент од 3 јули 2003 год. Законодавна резолуција на Европскиот парламент од 18 декември 2003 год. и Одлука на Советот од 26 јануари 2004 год.

патници во воздухоплов во редовниот воздушен сообраќај¹ создаде основна заштита за патниците, бројот на патници на кои им е забранет влез во воздухоплов против нивна волја останува премногу голем, исто како и оној на патници засегнати од откажувања без претходно предупредување и оној на патници засегнати од големи доцнења.

(4) Затоа Заедницата треба да ги подигне стандардите за заштита поставени со таа регулатива за да ги зајакне правата на патниците, како и за да осигури дека авиопревозниците вршат сообраќај во усогласени услови на либерализиран пазар.

(5) Бидејќи разликата помеѓу редовниот и нередовниот воздушен сообраќај се намалува, таа заштита треба да се однесува на патниците и тоа не само на редовните, туку и на нередовните летови, вклучувајќи ги и оние кои се дел од пакет-аранжмани.

(6) Заштитата која им се дава на патниците кои поаѓаат од аеродром којшто се наоѓа во земја-членка треба да се прошири на оние патници кои заминуваат од аеродром којшто се наоѓа во трета земја кон друг аеродром којшто се наоѓа во земја-членка, кога авиопревозник на Заедницата го врши летот.

(7) За да се осигури ефикасна примена на оваа регулатива, обврските кои произлегуваат од неа треба да бидат на авиопревозникот кој го врши сообраќајот, кој го врши или планира да го врши летот со воздухоплов кој го поседува, кој е закупен без или со посада или на која било друга основа.

(8) Оваа регулатива не треба да ги ограничува правата на авиопревозникот кој го врши сообраќајот да бара обесштетување од кое било лице, вклучувајќи и трети страни, согласно со применливиот закон.

(9) Бројот на патници на кои против нивна волја им е одбиен влез во воздухоплов треба да се намали, така што од авиопревозниците ќе се бара да побараат доброволци кои ќе се откажат од своите резервации, во замена за бенефиции, наместо да им се забранува влез на патниците во воздухоплов и целосно да ги обесштетат оние на кои на крајот ќе им се забрани влез во воздухоплов.

(10) Патниците на кои против нивна волја им е забранет влез во воздухоплов треба да бидат во можност да ги откажат своите летови, со надоместок за своите билети, или да ги продолжат во задоволителни услови и треба да бидат соодветно згрижени додека чекаат друг лет.

(11) Доброволците, исто така, треба да бидат во можност да ги откажат своите летови, со надоместок за своите билети, или да ги продолжат во задоволителни услови, бидејќи се соочуваат со проблеми при патувањето, кои се слични на оние кои ги доживуваат патниците на кои им се забранува влез во воздухоплов против нивна волја.

¹ Сл. весник L 36, 8.2.1991 год., стр. 5.

(12) Исто така треба да се намалат проблемите и непријатностите за патниците, предизвикани од откажувањето на летовите. Ова треба да се постигне со поттикнување на авиопревозниците да ги информираат патниците за откажувањата пред планираното време на поаѓање и исто така, да им понудат разумна промена на линијата, така што патниците ќе можат да направат други аранжмани. Авиопревозниците треба да ги обесштетат патниците ако не успеат да го направат тоа, освен кога откажувањето настанува во вонредни услови, кои не можеле да се избегнат, дури и ако биле преземени сите разумни мерки.

(13) Патниците, чии летови се откажани, треба да бидат во можност да добијат надоместок за своите билети или да добијат промена на линијата во задоволителни услови и треба да бидат соодветно згрижени додека чекаат друг лет.

(14) Во согласност со Монреалската конвенција, обврските на авиопревозниците кои вршат сообраќај треба да се ограничат или изземат во случаи кога настанот бил предизвикан поради вонредни услови кои не можеле да се избегнат, дури и ако се преземале сите разумни мерки. Таквите околности особено можат да се јават во случаи на политичка нестабилност, метеоролошки услови кои не се компатибилни со вршењето на летот за кој станува збор, безбедносни ризици, неочекувани недостатоци на безбедноста на летањето и штрајкови, кои влијаат врз работата на авиопревозникот, кој го врши сообраќајот.

(15) Треба да се смета дека постојат вонредни услови кога влијанието на одлуката за управување на воздушниот сообраќај во врска со одреден воздухоплов на одреден ден причинува големо доцнење, доцнење преку ноќ или откажување на еден или повеќе летови од страна на тој воздухоплов, иако сите разумни мерки биле преземени од страна на воздухопловот за кој станува збор, за да се избегнат доцнењата или откажувањата.

(16) Во случаи кога туристички аранжман се откажува поради други причини освен откажување на летот, оваа регулатива не треба да се применува.

(17) Патниците, чии летови доцнат одредено време, треба соодветно да бидат згрижени и треба да можат да ги откажат своите летови со надоместување на своите билети или да ги продолжат во задоволителни услови.

(18) Згрижувањето на патниците кои чекаат алтернативен лет или лет кој доцни може да се ограничи или одбие ако обезбедувањето на згрижувањето само по себе причини дополнително доцнење.

(19) Авиопревозниците кои вршат сообраќај треба да ги исполнуваат посебните потреби на лицата со намалена подвижност и кои било лица кои ги придружуваат.

(20) Патниците треба да бидат целосно информирани за своите права во случај на забранет влез во воздухопловот и на откажување или големо доцнење на летовите, за да можат ефективно да ги остваруваат своите права.

(21) Земјите-членки треба да утврдат правила за санкции кои се применуваат за кршење на одредбите на оваа регулатива и да осигурат дека овие санкции се применуваат. Санкциите треба да бидат правосилни, пропорционални и превентивни.

(22) Земјите-членки треба да обезбедат и да вршат надзор на општата сообразност од страна на своите авиопревозници со оваа регулатива и да определат соодветно тело, кое ќе ги изврши тие задачи. Надзорот не треба да влијае на правата на патниците и на авиопревозниците за барање законска отштета од судовите, согласно со процедурите од националното право.

(23) Комисијата треба да ја анализира примената на оваа регулатива и особено треба да ја процени можноста за проширување на нејзиниот опсег на сите патници кои имаат договор со тур-оператор или со авиопревозник од Заедницата, кога поаѓа од аеродром на трета земја кон аеродром на земја-членка.

(24) Аранжманите за подобра соработка за употребата на аеродромот Гибралтар беа договорени во Лондон на 2 декември 1987 година од страна на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во заедничка изјава на министрите за надворешни работи на двете земји. Тие аранжмани допрва треба да влезат во сила.

(25) Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 295/91 треба да се укине соодветно,

ЈА ДОНЕСЕ СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Предмет

1. Со оваа регулатива, согласно со уловите наведени во истата, се утврдуваат минималните права за патниците кога:

(а) им се забранува влез во воздухоплов против нивна волја;

(б) е откажан нивниот лет;

(в) нивниот лет доцни.

2. Примената на оваа регулатива за аеродромот Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со односните законски ставови на Кралството Шпанија и на

Обединетото Кралство во однос на спорот за суверенитетот над територијата на која се наоѓа аеродромот.

3. Примената на оваа регулатива за аеродромот Гибралтар се одложува сè додека не влезат во сила одредбите од Заедничката изјава дадена од страна на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и на Обединетото Кралство на 2 декември 1987 година. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го информираат Советот за тој датум на влегување во сила.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие за воздушен сообраќај со важечко уверение за работа;

(б) „авиопревозник кој врши сообраќај“ значи авиопревозник кој врши или планира да врши лет во согласност со договор со патник или во име на друго правно или физичко лице, кое има договор со тој патник;

(в) „авиопревозник на Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадено од страна на земја-членка согласно со одредбите на Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 год. за издавање на дозволи за авиопревозници¹;

(г) „тур-оператор“ значи, со исклучок на авиопревозникот, организатор во смисла на значењето на член 2, точка 2 на Директивата 90/314/ЕЕЗ на Советот од 13 јуни 1990 година за пакет-патувања, пакет-одмори и пакет-аранжмани²;

(д) „пакет“ значи услуги дефинирани со член 2, точка 1 на Директивата 90/314/ЕЕЗ;

(ѓ) „билет“ значи важечки документ кој дава право на превоз или нешто соодветно на тоа во нехартиена форма, вклучувајќи и електронска форма, издаден или одобрен од страна на авиопревозникот или негов овластен застапник;

(е) „резервација“ значи фактот што патникот има билет или друг доказ, кој покажува дека резервацијата била прифатена и регистрирана од страна на авиопревозникот или тур-операторот;

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

² Сл. весник L 158, 23.6.1990 год., стр. 59.

(ж) „крајно одредиште“ значи одредиштето на билетот, кој се покажува на шалтерот за чекирање или, во случај на директно врзани летови, одредиштето на последниот лет; нема да се земат предвид алтернативните врзани летови ако се почитува првичното планирано време на доаѓање;

(з) „лице со намалена подвижност“ значи кое било лице чија подвижност е намалена кога користи превоз поради кој било физички инвалидитет (сензорен или локомоторен, траен или привремен), интелектуално нарушување, возраст или која било друга причина за инвалидитет и за чија ситуација е потребно посебно внимание и приспособување на потребите на лицето на услугите кои им се достапни на сите патници;

(с) „забранет влез“ значи одбивање да се превезуваат патници на лет, иако се појавиле за да влезат во воздухопловот под условите утврдени со член 3(2), освен кога постојат разумни причини да им се забрани влезот во воздухопловот, како на пример поради здравје, безбедност или сигурност или несоодветни патни исправи;

(и) „доброволец“ значи лице кое се појавило за да влезе во воздухопловот согласно со условите утврдени со член 3(2) и позитивно одговара на барањето на авиопревозникот за патници кои се подготвени да се откажат од својата резервација во замена за бенефиции.

(ј) „откажување“ значи неизвршување на летот, кој претходно бил планиран и за кој било резервирано најмалку едно место.

Член 3

Опсег

1. Оваа регулатива се применува:

(а) на патници кои поаѓаат од аеродром кој се наоѓа на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;

(б) на патници кои поаѓаат од аеродром којшто се наоѓа во трета земја кон аеродром којшто се наоѓа на територијата на земја-членка, на која се однесува Договорот, освен ако не добиле бенефиции или обесштетување и не им е пружена помош во таа трета земја, ако авиопревозникот кој го врши летот за кој станува збор не е авиопревозник од Заедницата.

2. Став 1 се применува под услов патниците:

(а) да имаат потврдена резервација за летот за кој станува збор и, освен во случајот на откажувањето од член 5, да се појават за чекирање,

- како што е пропишано и во времето назначено однапред и во писмена форма (вклучувајќи и електронски средства) од страна на авиопревозникот, тур-операторот или овластената туристичка агенција,
или, ако не е назначено времето,

-најдоцна 45 минути пред објавеното време на заминување; или

(б) да биле префрлени од страна на авиопревозникот или тур-операторот од летот за кој имале резервација на друг лет, не земајќи ја предвид причината.

3. Оваа регулатива не се применува за патници кои патуваат бесплатно или по намалена цена која не е директно или индиректно достапна за јавноста. Меѓутоа, таа се применува за патници кои имаат билети издадени согласно со програмата за лица кои редовно летаат или друга комерцијална програма од страна на авиопревозник или тур-оператор.

4. Оваа регулатива се применува само за патници, кои се превезуваат со моторизирани воздухоплови со неподвижни крила.

5. Оваа регулатива се применува на кој било авиопревозник кој врши сообраќај, кој обезбедува превоз за патниците опфатени со ставовите 1 и 2. Кога авиопревозник кој врши сообраќај, кој нема договор со патникот исполнува обврски согласно со оваа регулатива, се смета дека го прави тоа во име на лицето кое има договор со тој патник.

6. Оваа регулатива нема да влијае на правата на патниците согласно со Директивата 90/314/ЕЕЗ. Оваа регулатива не се применува во случаите во кои пакет-аранжманот е откажан поради други причини, освен откажувањето на летот.

Член 4

Забранет влез во воздухоплов

1. Кога авиопревозникот кој го врши сообраќајот разумно очекува да забрани влез во воздухоплов на лет, тој најпрво бара доброволци кои ќе се откажат од своите резервации во замена за бенефициите под условите кои треба да се договорат помеѓу патникот за кој станува збор и авиопревозникот кој го врши сообраќајот. На доброволците им се помага согласно со член 8, а таа помош е дополнување на бенефициите споменати во овој став.

2. Ако истапат недоволен број на доброволци, за да им се овозможи на останатите патници со резервации да влезат во воздухопловот, авиопревозникот кој врши сообраќај може потоа да им го забрани влезот на патниците во воздухопловот против нивната волја.

3. Ако на патниците им се забрани влез во воздухопловот против нивна волја, авиопревозникот кој врши сообраќај веднаш ги обесштетува согласно со член 7 и им помага согласно со членовите 8 и 9.

Член 5

Откажување

1. Во случај на откажување на лет, на патниците за кои станува збор:

(а) им се нуди помош од страна на авиопревозникот кој го врши сообраќајот согласно со член 8; и

(б) им се нуди помош од страна на авиопревозникот кој го врши сообраќајот согласно со член 9(1)(а) и 9(2) и во случај на промена на линијата, кога разумно очекуваното време на поаѓање на новиот лет е најмалку денот по поаѓањето како што било планирано за откажаниот лет, помошта наведена во член 9(1)(б) и 9(1)(в); и

(в) имаат право на обесштетување од страна на авиопревозникот кој го врши сообраќајот согласно со член 7, освен ако:

(i) тие се информирани за откажувањето најмалку две недели пред времето на поаѓање според редот на летање; или

(ii) тие се информирани за откажувањето помеѓу две недели и седум дена пред времето на поаѓање според редот на летање и им е понудена промена на линијата, што им овозможува да заминат најдоцна два часа пред времето на поаѓање според редот на летање и да пристигнат на нивното крајно одредиште порано од четири часа по времето на пристигнување според редот на летање; или

(iii) тие се информирани за откажувањето порано од седум дена пред времето на поаѓање според редот на летање и им е понудена промена на линијата, што им овозможува да заминат најдоцна еден час пред времето на поаѓање според редот на летање и да пристигнат на нивното крајно одредиште порано од два часа по времето на пристигнување според редот на летање.

2. Кога патниците се информирани за откажувањето, се дава објаснување за можен алтернативен превоз.

3. Авиопревозникот кој врши сообраќај не е должен да плаќа обесштетување согласно со член 7 ако може да докаже дека откажувањето е причинето поради вонредни околности, кои не можеле да се избегнат, дури и ако биле преземени сите разумни мерки.

4. Товарот на докажување за прашањата за тоа дали и кога бил информиран патникот за откажувањето на летот останува кај авиопревозникот кој врши сообраќај.

Член 6

Доцнење

1. Кога авиопревозникот кој го врши сообраќајот разумно очекува летот да доцни повеќе од неговото време на поаѓање според редот на летање:

(а) два часа или повеќе во случај на летови од 1500 километри или помалку; или

(б) три часа или повеќе во случај на сите летови во Заедницата од повеќе од 1500 километри и на сите други летови помеѓу 1500 и 3500 километри; или

(в) четири часа или повеќе во случај на сите летови кои не спаѓаат под (а) или (б),

авиопревозникот кој врши сообраќај им нуди на патниците:

(i) помош, која е наведена во член 9(1)(а) и 9(2); и

(ii) кога разумно очекуваното време на поаѓање е најмалку денот по времето на поаѓање кое било претходно објавено, помошта наведена во член 9(1)(б) и 9(1)(в);

(iii) кога доцнењето изнесува најмалку пет часа, помошта наведена во член 8(1)(а).

2. Во секој случај, помошта се нуди во временскиот рок наведен погоре во однос на секоја категорија на растојание.

Член 7

Право на обесштетување

1. Кога се упатува на овој член, патниците добиваат обесштетување кое изнесува:

(а) 250 евра за сите летови од 1500 километри или помалку;

(б) 400 евра за сите летови во Заедницата од повеќе од 1500 километри и за сите други летови помеѓу 1500 и 3500 километри;

(в) 600 евра за сите летови кои не спаѓаат под (а) или (б).

При утврдувањето на растојанието, основата е последното одредиште на кое забраната за влез во воздухопловот или откажувањето ќе причини доцнење на пристигнувањето на патникот по времето според редот на летање.

2. Кога на патниците им се нуди промена на линијата до нивното крајно одредиште на алтернативен лет согласно со член 8, времето на пристигнување кое не е подолго од времето на пристигнување според редот на летање на летот кој бил прв резервиран:

(а) два часа за сите летови од 1500 километри или помалку; или

(б) три часа за сите летови во Заедницата од повеќе од 1500 километри и на сите други летови помеѓу 1500 и 3500 километри; или

(в) четири часа за сите летови кои не спаѓаат под (а) или (б),

авиопревозникот, кој го врши сообраќајот може да го намали обесштетувањето предвидено со став 1 за 50%.

3. Обесштетувањето од став 1 се исплаќа во готово, со електронски банкарски трансфер, банкарски налози или банкарски чекови или, со потпишана согласност на патникот во патни купони и/или други услуги.

4. Растојанијата наведени во ставовите 1 и 2 се мерат со методот на линијата на големиот круг на ортодромот.

Член 8

Право на надоместок или промена на линија

1. Кога се упатува на овој член, на патниците им се нуди избор помеѓу:

(а) – надоместување во рок од седум дена, на начин предвиден со член 7(3), на целиот трошок за билетот по цена по која бил купен, за делот или деловите на патувањето кои не биле реализирани и за делот или деловите кои веќе се реализирани ако летот веќе не служи за никаква цел во однос на првичниот план на патувањето на патникот, заедно со, каде што е важно,

- повратен лет до првото место на поаѓање, колку што е можно поскоро;

(б) промена на линијата, во слични услови на превоз, до нивното крајно одредиште, колку што е можно поскоро; или

(в) промена на линијата во слични услови на превоз, до нивното крајно одредиште на подоцен датум, како што му одговара на патникот, што е предмет на достапност на седиштата.

2. Став 1(а) исто така се однесува на патници, чии летови се дел од пакет, со исклучок на правото на надоместок, кога тоа право произлегува од Директивата 90/314/ЕЕЗ.

3. Кога во случај кога град, поголем град или регион го опслужуваат неколку аеродроми, авиопревозникот кој врши сообраќај им нуди на патниците лет до аеродром кој е алтернативен на оној за кој е направена резервацијата, авиопревозникот кој го врши сообраќајот го сноси трошокот за префрлување на патникот од тој алтернативен аеродром или до оној за кој е направена резервацијата, или на друго блиско одредиште договорено со патникот.

Член 9

Право на згрижување

1. Кога се упатува на овој член, на патниците им се нудат бесплатно:

(а) оброци и пијалаци во разумен сооднос со времето на чекање;

(б) хотелско сместување во случаите:

- кога е неопходен престој од една или повеќе ноќи, или

- кога е неопходен престој дополнителен на оној што го планира патникот;

(в) превоз помеѓу аеродромот и местото на сместување (хотел или друго).

2. Исто така, на патниците им се нудат бесплатно два телефонски повици, пораки по телекс или факс или електронски пораки.

3. При примената на овој член, авиопревозникот кој го врши сообраќајот посветува особено внимание на потребите на лицата со намалена подвижност и на кои било лица кои ги придружуваат, како и на потребите на децата без придружба.

Член 10

Ставање на место од повисока и пониска класа

1. Ако авиопревозникот го смести патникот во класа која е повисока од онаа за која бил купен билетот, тој не смее да бара никакво дополнително плаќање.

2. Ако авиопревозникот кој врши сообраќај смести патник во класа која е пониска од онаа за која бил купен билетот, тој, во рок од седум дена, на начинот предвиден со член 7(3) надоместува:

(а) 30% од цената на билетот за сите летови од 1500 километри или помалку, или

(б) 50% од цената на билетот за сите летови внатре во Заедницата од повеќе од 1500 километри, со исклучок на летовите помеѓу европската територија на земјите-членки и на француските прекуокеански департмани, и за сите други летови помеѓу 1500 и 3500 километри, или

(в) 75% од цената на билетот за сите летови кои не спаѓаат под (а) или (б), вклучувајќи ги и летовите помеѓу европската територија на земјите-членки и на француските прекуокеански департмани.

Член 11

Лица со намалена подвижност или со посебни потреби

1. Авиопревозниците кои вршат сообраќај даваат предност на превоз на лица со намалена подвижност и на кои било лица и сертифицирани услужни кучиња кои ги придружуваат, како и на деца без придружба.

2. Во случаите на забранет влез во воздухоплов на патници, откажувања и доцнења од секаква големина, лицата со намалена подвижност и кои било лица кои ги придружуваат, како и децата без придружба, имаат право на згрижување согласно со член 9, колку што е можно поскоро.

*Член 12***Дополнително обесштетување**

1. Оваа регулатива се применува без да е во спротивност со правата на патниците на дополнително обесштетување. Обесштетувањето кое се дава согласно со оваа регулатива може да се одбие од тоа обесштетување.
2. Без да е во спротивност со односните принципи и правила на националното право, вклучувајќи го и обичајното право, ставот 1 не се применува за патници кои доброволно се откажале од резервацијата согласно со член 4(1).

*Член 13***Право на отштета**

Во случаите кога авиопревозникот кој врши сообраќај исплаќа обесштетување или ги исполнува другите обврски кои е должен да ги исполни согласно со оваа регулатива, ниту една одредба од оваа регулатива не може да се толкува дека го ограничува неговото право да бара обесштетување од кое било лице, вклучувајќи и трети страни, согласно со применливите закони. Особено, оваа регулатива на никаков начин не го ограничува правото на авиопревозникот кој врши сообраќај да бара надоместок од тур-операторот или од друго лице со кое авиопревозникот кој врши сообраќај има договор. Слично на тоа, ниту една одредба од оваа регулатива не смее да се толкува дека го ограничува правото на тур-операторот или на третата страна, која не е патник, со која авиопревозникот кој врши сообраќај има договор, да бара надоместок или обесштетување од авиопревозникот кој врши сообраќај согласно со применливите односни закони.

*Член 14***Обврска да се информираат патниците за нивните права**

1. Авиопревозникот кој го врши сообраќајот осигурува дека на местото за чекирање е поставено јасно читливо известување што е јасно видливо за патниците и го содржи следниов текст: „Ако ви е забранет влез во воздухопловот или ако вашиот лет е откажан или доцни најмалку два часа, на шалтерот за чекирање или на влезот во воздухопловот побарајте го текстот во кој се наведени вашите права, особено во однос на обесштетување и помош“.
2. Авиопревозник кој врши сообраќај кој забранува влез во воздухопловот или откажува лет, му обезбедува на секој засегнат патник писмено известување во кое се наведени правилата за обесштетување и помошта согласно со оваа регулатива. Тој, исто така, на секој патник кој е засегнат од доцнење од најмалку два часа му

обезбедува исто известување. Податоците за контакт на националното определено тело од член 16 исто така му се даваат на патникот во писмена форма.

3. За слепите лица и за лицата со оштетен вид се применуваат одредбите од овој член со употреба на алтернативни средства.

Член 15

Изземање на откажување на обврските

1. Обврските во однос на патниците согласно со оваа регулатива не смеат да се ограничат или откажат, особено по пат на отстапување или рестриктивна клаузула во договорот за превоз.

2. Ако сепак тоа отстапување или рестриктивна клаузула се применува во однос на патник, или ако патникот не е правилно информиран за своите права и поради тоа прифатил обесштетување кое е помало од она што е предвидено со оваа регулатива, патникот сè уште има право да ги преземе потребните постапки пред надлежните судови или тела, за да добие дополнително обесштетување.

Член 16

Прекршоци

1. Секоја земја-членка определува тело, кое е одговорно за спроведувањето на оваа регулатива во однос на летовите од аеродромите, кои се наоѓаат на нејзината територија и на летовите од трета земја до тие аеродроми. Онаму каде што одговара, ова тело ги презема потребните мерки за да осигури почитување на правата на патниците. Земјите-членки ја информираат Комисијата за телото кое е определено согласно со овој став.

2. Без да е во спротивност со член 12, секој патник може да се пожали на кое било тело определено согласно со став 1 или на кое било друго надлежно тело определено од страна на земјата-членка, за наводно кршење на оваа регулатива на кој било аеродром, кој се наоѓа на територијата на земјата-членка или во врска со кој било лет од трета земја до аеродром, кој се наоѓа на таа територија.

3. Санкциите утврдени од страна на земјата-членка за прекршувањето на оваа регулатива се правосилни, пропорционални и превентивни.

*Член 17***Извештај**

Комисијата му поднесува извештај на Европскиот парламент и на Советот до 1 јануари 2007 година за работата и за резултатите од оваа регулатива, особено во врска со:

- зачестеноста на забранетите влезови на патниците во воздухоплов и на откажувањето на летовите,
- можното проширување на опфатот на оваа регулатива на патниците кои имаат договор со авиопревозник од Заедницата или кои имаат резервација за лет која претставува дел од „пакет-аранжман“, на кој се однесува Директивата 90/314/ЕЕЗ и кои поаѓаат од аеродром на трета земја до аеродром во земја-членка на летови кои не ги вршат авиопревозниците на Заедницата,
- можната ревизија на износите за обесштетување од член 7(1).

Онаму каде што е потребно, кон извештајот се приложуваат законодавни предлози.

*Член 18***Укинување**

Регулативата (ЕЕЗ) бр. 295/91 се укинува.

*Член 19***Влегување во сила**

Оваа регулатива влегува во сила на 17 февруари 2005 година

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

Стразбур, 11 февруари 2004 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. КОКС

За Советот

Претседател

М. МЕК ДАУЕЛ

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 785/2004 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ

од 21 април 2004 година

за условите за осигурување на авиопревозниците и операторите со воздухоплови

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 Европскиот економско-социјален комитет²,

по консултации со Комитетот на регионите,

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

со оглед на тоа што:

(1) Во рамките на заедничката политика за транспорт и со цел да се зајакне заштитата на потрошувачите, неопходно е да се обезбеди минимално ниво на осигурување за покривање на одговорноста на авиопревозниците во поглед на патниците, багажот, товарот и третите лица.

(2) На воздухопловниот пазар на Заедницата, разликата меѓу националниот и меѓународниот воздушен сообраќај е елиминирана и заради тоа целисходно е да се утврдат услови за минимално осигурување на авиопревозниците од Заедницата.

(3) Неопходна е заедничка акција за да се обезбеди дека овие услови исто така се однесуваат и на авиопревозниците од трети земји со цел да се обезбедат еднакви услови за работа на авиопревозниците од Заедницата.

(4) Во своето известување од 10 октомври 2001 година, во врска со последиците од терористичките напади во Соединетите Американски Држави врз воздушниот сообраќај, Комисијата ја изнесе својата намера за проверка на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање на уверенија за работа од земјите-членки, со цел да се обезбеди еден усогласен пристап. Освен тоа, во своето известување од 2 јули 2002 година, во врска со осигурувањето во секторот на воздушниот сообраќај, што следеше по терористичките напади од 11 септември 2001 година во Соединетите Американски Држави, Комисијата изјави дека ќе продолжи со следење на развојот на настаните на пазарот за осигурување во

¹ Сл. весник С 20 Е, 28.1.2003 год., стр. 193.

² Сл. весник С 95, 23.4.2003 год., стр. 16.

³ Мислење на Европскиот парламент од 13 март 2003 год. (сè уште не е објавено во Службен весник), Заеднички став на Советот од 5 декември 2003 година. (Сл. весник С 54 Е, 2.3.2004 год., стр. 40), Мислење на Европскиот парламент од 11 март 2004 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 30 март 2004 година.

воздухопловството, од аспект на ревизија на износите и условите за осигурување што се потребни за добивање на уверенија за работа од земјите-членки.

(5) Со Одлуката 2001/539/ЕЗ на Советот¹, Заедницата ја склучи Конвенцијата за изедначување на одредени правила за меѓународен превоз по воздушен пат, договорена во Монреал на 28 мај 1999 година (Монреалска конвенција), со која се утврдени нови правила за одговорноста во однос на меѓународниот превоз на патници, багаж и товар по воздушен пат. Се очекува овие правила да ги заменат правилата од Варшавската конвенција од 1929 година и последователните измени на истата.

(6) Со член 50 од Монреалската конвенција се бара од страните да обезбедат дека авиопревозниците се соодветно осигурени за покривање на одговорноста во согласност со таа конвенција. Варшавската конвенција од 1929 година, и нејзините измени и понатаму ќе се применува заедно со Монреалската конвенција за неопределен период. Двете конвенции предвидуваат можност за неограничена одговорност.

(7) Со член 7 од Регултивата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 на Советот од 23 јули 1992 година за издавање на уверенија на авиопревозници², се бара од авиопревозниците да бидат осигурени за покривање на одговорноста во случај на несреќа, особено во поглед на патниците, багажот, товарот, поштата и третите лица, дури и без утврдување на минималните износи и услови за осигурување.

(8) Би требало да се земе предвид фактот дека Европската конференција за цивилно воздухопловство на 13 декември 2000 година ја донесе Резолуцијата ЕСАС/25-1 за минималните нивоа на осигурително покритие за одговорноста за патници и трети лица, која беше модификувана на 27 ноември 2002 година.

(9) Неопходно е да се дефинираат минималните услови за осигурување за покривање на патниците, багажот, товарот и третите лица и тоа за авиопревозниците и операторите со воздухоплови кои сообраќаат во рамките на, во, надвор или ја надлетуваат, територијата на земја-членка, вклучувајќи ги и нејзините територијални води.

(10) Обврските за осигурување би требало да се однесуваат на авиопревозниците со важечко уверение за работа и, во случај на авиопревозници од Заедницата, со важечко уверение за работа доделена во согласност со Регултивата (ЕЕЗ) бр. 2407/92. Непоседувањето или истекувањето на важноста на уверението не го ослободува претпријатието од таквата обврска.

(11) Додека Монреалската конвенција конкретно ја уредува одговорноста во однос на патниците, багажот и товарот, одговорноста за поштата, во согласност со член 2 од таа конвенција, е предмет на „правилата што се применуваат во односот помеѓу превозниците и поштенските управи.“. Во рамките на Заедницата, осигурувањето за таа обврска е регулирано на соодветен начин со член 7 од Регултивата (ЕЕЗ) бр. 2407/92.

(12) Задолжителното осигурување не треба да се бара за државните воздухоплови и за други посебни типови на воздухоплови.

¹ Сл. весник L 194, 18.7.2001 год., стр. 38.

² Сл. весник L 240, 24.8.1992 год., стр. 1.

(13) Минималното осигурително покритие треба да се обезбеди во ситуации кога авиопревозник или оператор со воздухоплови е одговорен за патниците, багажот, товарот и третите лица во согласност со правилата на меѓународните конвенции, Заедницата или националните законодавства што не се во спротивност на таквите правила.

(14) Осигурувањето треба да ја покрие одговорноста што е карактеристична за воздухопловството во однос на патниците, багажот, товарот и третите лица. Што се однесува на патниците, багажот или товарот, осигурувањето треба да вклучува покритие за смрт или лична повреда предизвикана во несреќи и за загуба, уништување или оштетување на багаж или товар. Што се однесува на трети лица, осигурувањето треба да вклучува покритие за смрт, лична повреда и штета на имот предизвикана во несреќа.

(15) Оваа регулатива не треба да се толкува како барање за двојно осигурување. Што се однесува на договорниот превозник и вистинскиот превозник во смисла на значењето наведено во член 39 од Монреалската конвенција можат да се сметаат за одговорни за истата штета, земјите-членки може да утврдат посебни мерки со цел да се избегне двојното осигурување.

(16) Додека пазарната практика за понуда на осигурување на колективна основа може да се користи во условите за осигурување, особено кај ризиците од војна и тероризам, дозволувајќи им на осигурителните субјекти подобра контрола врз нивните одговорности, оваа практика не го ослободува авиопревозникот или операторот со воздухоплови од обврската да ги почитува условите за минимално осигурување во случај на договор за осигурување на колективна основа.

(17) Неопходно е да се побара од авиопревозниците да достават доказ дека тие во секое време ги почитуваат условите за минимално осигурување заради покривање на одговорноста, како што е предвидено со оваа регулатива. Што се однесува на авиопревозниците од Заедницата и на операторите со воздухоплови кои користат воздухоплови регистрирани во Заедницата, приложувањето на доказ за осигурување во една земја-членка треба да биде доволно за сите земји-членки, бидејќи таквото осигурување го спроведува претпријатие овластено за тоа во согласност со важечките закони.

(18) Што се однесува до прелетите над територијата на една земја-членка од страна на авиопревозници кои не се од Заедницата или од страна на воздухоплови што се регистрирани надвор од Заедницата, кои не вклучуваат слетување во или полетување од која било земја-членка, секоја земја-членка над која се извршил прелетот може, во согласност со меѓународните закони, да побара доказ за придржување кон условите за осигурување наведени во оваа регулатива, на пример, преку спроведување случајни проверки.

(19) Условите за минимално осигурување треба да се ревидираат по одреден временски период.

(20) Постапките за следење на примената на условите за минимално осигурување треба да бидат транспарентни и недискриминациски и не треба да го попречуваат слободното движење на стоки, лица, услуги и капитал.

(21) Мерките кои се потребни за спроведување на оваа регулатива треба да се донесат во согласност со Одлуката 1999/468/EЗ на Советот од 28 јуни 1999 година

за утврдување на постапките за користење на правата за спроведување кои се пренесени на Комисијата¹.

(22) Доколку постои потреба од дополнителни правила за одредување на соодветно осигурување за покривање на одговорностите карактеристични за воздухопловството, за прашањата кои не се опфатени со оваа регулатива, земјите-членки треба да имаат можност за утврдување на тие правила.

(23) Кралството Шпанија и Обединетото Кралство, со заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји, во Лондон, на 2 декември 1987 година, склучија договори за поголема соработка за користење на аеродромот во Гибралтар. Овие договори сè уште не се влезени во сила.

(24) Бидејќи целта на оваа регулатива, имено воведувањето на минимум услови за осигурување коешто може да придонесе кон целите на внатрешниот воздухопловен пазар со намалување на нарушувањето на конкуренцијата, земјите-членки не можат целосно да ја постигнат и заради тоа што таа може подобро да се постигне на ниво на Заедницата, Заедницата може да донесе мерки, во согласност со принципот на супсидијарност, како што е утврдено во член 5 од Договорот. Во согласност со принципот на пропорционалност, утврден во тој член, оваа регулатива не оди подалеку од она што е потребно за постигнување на таа цел,

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Цел

1. Целта на оваа регулатива е да се утврдат минимални услови за осигурување на авиопревозниците и операторите со воздухоплови во поглед на патниците, багажот, товарот и трети лица.
2. Што се однесува до превозот на пошта, условите за осигурување се оние утврдени во Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92 и во националните закони на земјите-членки.

Член 2

Опсег

1. Оваа регулатива се применува на сите авиопревозници и на сите оператори со воздухоплови коишто летаат во рамките на, во, од или преку територијата на која било земја-членка во која се применува договорот.
2. Оваа регулатива не се применува на:

¹ Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

(а) Државните воздухоплови, како што е наведено во член 3(б) од Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година;

(б) модел на воздухоплови со МТОМ помала од 20 кг;

(в) летала кои со цел да полетаат се придвижуваат со нозе (вклучувајќи моторни параглајдери и змејови;

(г) врзани балони;

(д) змејови;

(ѓ) падобрани (вклучувајќи и падобрани што се поврзани со возило или брод);

(е) воздухоплови, вклучувајќи и едрилицы, со МТОМ помала од 500 кг, и микролесни воздухоплови, кои:

- се користат за некомерцијални цели, или

- се користат за обука по летање, локално, кои летови не вклучуваат преминување на меѓународни граници,

до тој степен што се однесува на обврските за осигурување што произлегуваат од оваа регулатива, а се поврзани со ризиците од војна и тероризам.

3. Примената на оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се подразбира дека не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата на која се наоѓа аеродромот.

4. Примената на оваа регулатива за аеродромот во Гибралтар се одложува сè додека не влезат во сила спогодбите од Заедничката декларација на министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство, од 2 декември 1987 година. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го известат Советот за датумот на влегување во сила на овие спогодби.

Член 3

Дефиниции

За потребите на оваа регулатива:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие што врши воздушен сообраќај со важечко уверение за работа;

(б) „авиопревозник од Заедницата“ значи авиопревозник со важечко уверение за работа издадена од страна на земја-членка во согласност со Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 2407/92;

(в) „оператор со воздухоплови“ значи лице или субјект, што не е авиопревозник, кое може постојано и ефективно да користи или управува воздухоплов; физичкото или правното лице на чиешто име е регистриран воздухопловот се смета дека е оператор, освен доколку тоа лице не докаже дека операторот е друго лице ;

(г) „лет“:

- што се однесува до патниците и непријавениот багаж, значи периодот на превоз на патниците со воздухоплов, вклучувајќи го нивното качување и симнување,
- што се однесува до товарот и пријавениот багаж, значи периодот на превоз на багажот и товарот од моментот кога багажот или товарот се предадени на авиопревозникот до моментот на предавање на истиот на назначениот примач,
- што се однесува до трети лица, значи користењето на воздухоплов од моментот на вклучување на моторите заради возење по земја или самото полетување до моментот кога тој ќе се спушти на површината и престанува работата на моторите; дополнително, значи движење на воздухоплов со помош на возила за влечење и туркање наназад или со помош на снага карактеристична за возење или полетување на воздухопловот, особено воздушните струи;

(д) „СПВ“ значи специјални права на влечење како што е утврдено од страна на Меѓународниот монетарен фонд;

(ѓ) „МТОМ“ значи максимална маса на полетување, којашто одговара на утврдениот износ посебно за сите типови на воздухоплови, како што е наведено во уверението за пловидбеност на воздухопловот;

(е) „патник“ значи секое лице што се наоѓа на летот со согласност на авиопревозникот или операторот со воздухопловни, со исклучок на членовите што се на должност, на екипажот за летање и на кабинскиот персонал;

(ж) „трето лице“ значи секое правно или физичко лице, со исклучок на патниците и членовите на екипажот за летање и на кабинскиот персонал кои се на должност,

(з) „комерцијално работење“ значи активност што се извршува за надоместок и/или наем.

Член 4

Принципи на осигурување

1. Авиопревозниците и операторите на воздухоплови наведени во член 2 се осигуруваат во согласност со оваа регулатива во однос на нивната одговорност што е карактеристична за воздухопловството во однос на патниците, багажот, товарот и трети лица. Осигурените ризици вклучуваат акти на насилство, тероризам, грабнување на воздухоплов, саботажа, незаконско одземање на воздухоплов и граѓански немири.
2. Авиопревозниците и операторите со воздухоплови мора да обезбедат дека постои осигурително покритие за секој лет, без разлика дали воздухопловот што се користи е во нивна сопственост или им стои на располагање врз основа на која било форма на договор за изнајмување или преку заеднички активности или франшиза, код-шер договори или каков било друг договор од таков карактер.
3. Оваа регулатива не е во спротивност со правилата за одговорноста што произлегува од:

- меѓународните конвенции кон кои пристапиле земјите-членки и/или Заедницата;
- правото на Заедницата и
- националните законодавства на земјите-членки.

Член 5

Усогласеност

1. Авиопревозниците и, во случаите кога е потребно, операторите со воздухоплови, како што е наведено во член 2, ја докажуваат усогласеноста со условите за осигурување што се утврдени во оваа регулатива на тој начин што им доставуваат на надлежните органи на земјите-членки потврда за осигурување или друг доказ за важечко осигурување..
2. За целите на овој член, „односна земја-членка“ е земјата-членка која го издала уверението за работа на авиопревозникот од Заедницата или земјата-членка, во која е регистриран воздухопловот на операторот со воздухоплови. Што се однесува на авиопревозници и оператори со воздухопловни што не се од Заедницата, коишто користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, „односна земја-членка“ е земјата-членка во која или од која се вршат летовите.
3. По исклучок од став 1, земјите-членки преку чии територии се вршат прелети може да побараат од авиопревозниците и операторите со воздухоплови наведени во член 2, да обезбедат доказ за полноважно осигурување во согласност со оваа регулатива.
4. Во врска со авиопревозници и оператори со воздухоплови од Заедницата кои користат воздухоплови регистрирани во Заедницата, доказот за осигурување во земјата-членка наведена во став 2, важи за сите земји-членки, без штета по примената на член 8(6).
5. Во исклучителни случаи на нефункционирање на пазарот за осигурување, Комисијата може, во согласност со постапката наведена во член 9(2), да одреди соодветни мерки за примена на став 1.

Член 6

Осигурување во поглед на одговорност за патниците, багажот и товарот

1. Во однос на одговорноста за патниците, минималното осигурително покритие изнесува 250.000 СПВ по патник. Меѓутоа, во поглед на некомерцијалните активности со воздухоплови, со МТОМ од 2700 кг или помалку, земјите-членки може да постават пониско ниво на минимално осигурително покритие, под услов таквото покритие да изнесува најмалку 100.000 СПВ по патник.
2. Во однос на одговорноста за багаж, за комерцијалните активности, минималното осигурително покритие изнесува 1000 СПВ по патник.

3. Во однос на одговорноста за товар, за комерцијалните активности, минималното осигурително покритие изнесува 17 СПВ по килограм.

4. Ставовите 1, 2 и 3 не се применуваат на летови над територијата на земјите-членки кои ги вршат авиопревозниците и операторите со воздухоплови што не се од Заедницата и кои користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, и кои летови не вклучуваат слетување на, или полетување од таа територија.

5. Вредностите наведени во овој член може да се менуваат, како што е соодветно, ако измените во соодветните меѓународни договори укажуваат на потреба од менување, во согласност со постапката наведена во член 9(2).

Член 7

Осигурување во однос на одговорностите кон трети лица

1. Што се однесува на одговорноста за осигурување на трети лица, минималното осигурително покритие по несреќа, за секој и сите воздухоплови, изнесува:

Категорија	МТОМ (кг)	Минимално осигурување (милиони СПВ)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12.000	18
6	< 25.000	80
7	< 50.000	150
8	< 200.000	300
9	< 500.000	500
10	≥ 500.000	700

Доколку, во кое било време, осигурителното покритие за штета на трети лица поради ризик од војна или тероризам не е достапно за кои било авиопревозници или оператори со воздухоплови по несреќен случај, тие авиопревозници или оператори со воздухоплови можат да ја исполнат својата обврска за осигурување од таквите ризици со осигурување на колективна основа. Комисијата внимателно ја следи примената на оваа одредба со цел да осигури дека таквото колективно осигурување, во најмала мера, е еднакво со соодветните износи утврдени во табелата.

2. Вредностите наведени во овој член може да се менуваат, ако е соодветно, кога измените во соодветните меѓународни договори укажуваат на потреба од истите, во согласност со постапката наведена во член 9(2).

Член 8

Спроведување и санкции

1. Земјите-членки обезбедуваат дека авиопревозниците и операторите со воздухоплови наведени во член 2 се придржуваат кон наведеното во оваа регулатива.

2. За целите на став 1 и без да е во спротивност со став 7, во врска со прелетите од страна на авиопревозници што не се од Заедницата или од страна на воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, во кои прелети не е вклучено слетување во или полетување од која било земја-членка, како и во врска со запирањата на тие воздухоплови во земјите-членки заради некомерцијални цели, односната земја-членка може да побара доказ за усогласеност со условите за осигурување утврдени во оваа регулатива.

3. Каде што е потребно, земјите-членки може да побараат дополнителен доказ од авиопревозникот, операторот со воздухоплови или од односниот осигурителен субјект.

4. Санкциите за повреда на оваа регулатива се ефикасни, соодветни и превентивни.

5. Што се однесува до авиопревозниците од Заедницата, овие санкции може да вклучуваат повлекување на уверението за работа, што е предмет на и во согласност со соодветните одредби од законодавството на Заедницата.

6. Што се однесува на авиопревозниците и операторите на воздухоплови што не се од Заедницата и коишто користат воздухоплови регистрирани надвор од Заедницата, санкциите може да вклучуваат одбивање на правото да слетаат на територијата на земјата-членка.

7. Доколку земјите-членки сметаат дека не се исполнети условите наведени во оваа регулатива, тие нема да дозволат воздухоплов да полета пред односниот авиопревозник или оператор со воздухоплови да достави доказ за соодветно осигурително покритие во согласност со оваа регулатива.

*Член 9***Постапка на Комитетот**

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот што се основа по член 11 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2408/92 на Советот од 23 јули 1992 година за пристап на авиопревозниците од Заедницата до воздушните патишта во рамките на Заедницата¹.

2. Во врска со овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.

Рокот утврден во член 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕК изнесува три месеци.

3. Комитетот го донесува својот Правилник за работа.

4. Комисијата може дополнително да се консултира со Комитетот за кое било друго прашање во врска со примената на оваа регулатива.

*Член 10***Известување и соработка**

1. Комисијата доставува извештај до Европскиот парламент и Советот за функционирањето на оваа регулатива, најдоцна до 30 април 2008 година.

2. На барање на Комисијата, земјите-членки ѝ доставуваат податоци за примената на оваа регулатива.

*Член 11***Влегување во сила**

Оваа регулатива влегува во сила дванаесет месеци од датумот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

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

Стразбур, 21 април 2004 година.

За Европскиот парламент

Претседател

П. КОКС

За Советот

Претседател

Д. РОШ

¹ Сл. весник L 240, 24.8.1992 година, стр. 8. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1882/2003 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник L 284, 31.10.2003 год., стр. 1).

РЕГУЛАТИВА (ЕЗ) бр. 2111/2005 НА ЕВРОПСКИОТ ПАРЛАМЕНТ И НА СОВЕТОТ**од 14 декември 2005 година**

**за утврдување на список на Заедницата на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во рамките на Заедницата и за известување на патниците во воздушниот сообраќај за идентитетот на авиопревозниците кои летаат и за укинување на член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ
(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 Комисијата,

имајќи го предвид мислењето на Европскиот економско-социјален комитет¹,

по консултации со Комитетот на регионите,

постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 251 од Договорот²,

со оглед на тоа што:

(1) Постапката од страна на Заедницата во областа на воздушниот сообраќај треба да има за цел, како приоритет, да обезбеди високо ниво на заштита на патниците од опасностите по безбедноста. Покрај ова, во целост треба да се земат предвид условите за заштита на потрошувачите.

(2) Патниците треба да бидат известени за списокот на Заедницата на авиопревозници кои не ги исполнуваат важечките услови за безбедност, со цел да се осигури висок степен на транспарентност. Овој список на Заедницата треба да се темели на заедничките критериуми составени на ниво на Заедницата.

(3) Сите авиопревозници кои се вклучени во списокот на Заедницата треба да бидат предмет на забрана за летање. Забраните за летање, вклучени во списокот на Заедницата, треба да се применуваат на целата територија на земјите-членки на која се однесува Договорот.

(4) Авиопревозниците кои не користат сообраќајни права во една или повеќе земји-членки, сепак, можат да летаат до и од Заедницата ако нивниот воздухоплов, со или без екипаж, е закупен од страна на компании кои ги користат тие права. Треба да се изготви одредба за забрана за летање, вклучена во списокот на Заедницата, која ќе се применува еднакво на сите такви авиопревозници, бидејќи тие авиопревозници можат на друг начин да летаат во Заедницата истовремено неисполнувајќи ги важечките стандарди за безбедност.

(5) На авиопревозник кој е предмет на забрана за летање може да му се дозволи да ги користи сообраќајните права користејќи изнајмен воздухоплов со екипаж од авиопревозник кој не е предмет на забрана за летање, под услов да се исполнети важечките стандарди за безбедност.

¹ Мислење од 28 септември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник).

² Мислење на Европскиот парламент од 16 ноември 2005 година (сè уште не е објавено во Службен весник) и Одлука на Советот од 5 декември 2005 година.

(6) Постапката за ажурирање на списокот на Заедницата треба да предвиди брзо донесување на одлуки, со цел да им обезбеди соодветни и ажурирани информации за безбедност на патниците во воздушниот сообраќајот и да гарантира дека авиопревозниците кои ги отстраниле недостатоците во поглед на безбедноста ќе бидат веднаш симнати од списокот. Истовремено, постапките треба да ги почитуваат правата на авиопревозниците за одбрана и не треба да бидат во спротивност со меѓународните договори и конвенции на кои земјите-членки или Заедницата се потписнички, особено со Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, склучена во Чикаго во 1944 година. Мерките за спроведување на прашања поврзани со постапката, кои треба да ги донесе Комисијата, треба особено да ги имаат предвид овие услови.

(7) Кога на авиопревозник му се наметнува забрана за летање, треба да се преземе соодветно дејство, со цел да му се помогне на тој авиопревозник во отстранувањето на недостатоците кои довеле до забраната.

(8) Во исклучителни случаи, на земјите-членки треба да им се дозволи да преземаат унилатерални мерки. Во случаи на итност и кога се соочени со непредвиден безбедносен проблем, земјите-членки треба да имаат можност веднаш да воведат забрана за летање во однос на нивната територија. Покрај тоа, кога Комисијата донела одлука да не вклучи одреден авиопревозник на списокот на Заедницата, земјите-членки исто така треба да можат да наложат или одржат забрана за летање во однос на безбедносен проблем кој не постои во другите земји-членки. Земјите-членки треба да ги применуваат рестриктивно овие можности, имајќи го предвид интересот на Заедницата и заради претставување на заеднички пристап во однос на воздухопловната безбедност. Тоа не треба да биде во спротивност со член 8 од Регулативата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 на Советот од 16 декември 1991 година за усогласување на техничките услови и административните постапки во областа на цивилната воздушна пловидба¹ и член 10 од Регулативата (ЕЗ) бр. 1592/2002 на Европскиот парламент и на Советот од 15 јули 2002 година за заеднички правила во областа на цивилната воздушна пловидба и основање на Европска агенција за безбедност на воздушната пловидба².

(9) Податоците за безбедноста на авиопревозниците треба да се објавуваат на ефективен начин, како што е преку употребата на интернет.

(10) Со цел конкурентната рамка на воздушниот сообраќај да им обезбеди најголеми можни придобивки на компаниите и на патниците, битно е корисниците да ги добијат потребните информации, со цел да можат да извршат правилен избор.

(11) Идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои всушност го вршат летот, претставува суштинска информација. Меѓутоа, корисниците кои склучуваат договор за превоз, што може да вклучува лет во еден правец или повратен лет, не се секогаш информирани за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои всушност го вршат односниот лет или летови.

(12) Директивата 90/314/ЕЕЗ на Советот од 13 јуни 1990 година за пакет-патување, пакет-одмори или пакет-аранжмани³ налага на корисниците да им бидат ставени на

¹ Сл. весник L 373, 31.12.1991 год., стр. 4. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 2871/2000 на Комисијата (Сл. весник L 333, 29.12.2000 год., стр. 47).

² Сл. весник L 240, 7.9.2002 год., стр. 1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 1701/2003 на Комисијата (Сл. весник L 243, 27.9.2003 год., стр. 5).

³ Сл. весник L 158, 23.6.1990 год., стр. 59.

располагање одредени информации, но овие информации не го вклучуваат идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот.

(13) Регулативата (ЕЕЗ) бр. 2299/89 на Советот од 24 јули 1989 година за кодексот на однесување за компјутерските системи за резервација (КСР)¹ му дава право на корисникот кој резервира лет преку компјутерски систем за резервација да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот. Меѓутоа, дури и во редовниот воздушен сообраќај, постојат деловни практики, како што е изнајмување со екипаж, или код-шер доколку е извршена резервација без КСР, кога авиопревозникот кој го продал летот под негово име всушност не го врши летот и кога во моментот не постои законско право патникот да биде информиран за идентитетот на авиопревозникот кој всушност ја дава услугата.

(14) Овие практики ја зголемуваат флексибилноста и овозможуваат подобро давање на услуги на патниците. Покрај тоа, одреден број на измени во последен момент, особено поради технички причини, не можат да се избегнат и придонесуваат за безбедноста на воздушниот сообраќајот. Оваа флексибилност, меѓутоа, треба да се урамнотежи со потврда дека компаниите, кои всушност ги вршат летовите ги исполнуваат условите за безбедност и со транспарентноста за корисниците, со цел да им се гарантира правото на правилен избор. Треба да се бара фер рамнотежа помеѓу комерцијалната остварливост на авиопревозниците и пристапот на патниците до информациите.

(15) Авиопревозниците треба да поддржуваат политика на транспарентност кон патниците во однос на информациите поврзани со безбедноста. Објавувањето на таквите информации треба да придонесе за свесноста на патниците за сигурноста на авиопревозникот во безбедносни рамки.

(16) Авиопревозниците се одговорни недостатоците во поглед на безбедноста да им ги соопштат на националните органи за воздухопловна безбедност, како и за отстранувањето на тие недостатоци без одлагање. Од екипажот во воздухоплов и на земја се очекува да преземат соодветно дејство кога недостатоците во поглед на безбедноста се очигледни. Би било спротивно на интересите на воздухопловната безбедност кога персоналот би се казнил за постапување во таков случај, како што следи од член 8(4) од Директивата 2003/42/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 13 јуни 2003 година за известување на настани во цивилната воздушна пловидба².

(17) Покрај ситуациите опфатени со Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004 на Европскиот парламент и на Советот од 11 февруари 2004 година за утврдување на заеднички правила за обештетување и помош на патниците во случај на забранет влез во воздухоплов и откажување или големо доцнење на летови³, на патниците треба да им се понуди правото за надомест или за пренасочување во одредени специфични други случаи кои спаѓаат во полето на примената на оваа регулатива, доколку постои доволно блиска врска со Заедницата.

(18) Покрај правилата утврдени во оваа регулатива, последиците од промените на идентитетот на превозникот кој лета а заради реализација на договорот за превоз треба да се регулираат со законите на земјите-членки кои се применливи за договори и со

¹ Сл. весник L 220, 29.7.1989 год., стр.1. Регулатива како што е последен пат изменета со Регулативата (ЕЗ) бр. 323/1999 (Сл. весник L 40, 13.2.1999 год., стр. 1).

² Сл. весник L 167, 4.7.2003 год., стр. 23.

³ Сл. весник L 46, 17.2.2004 год., стр. 1.

важечкото право на Заедницата, особено директивите 90/314/ЕЕЗ и 93/13/ЕЕЗ на Советот од 5 април 1993 година за нефер услови во договори со корисници¹.

(19) Оваа регулатива е дел од законскиот процес кој поддржува ефикасен и доследен пристап со цел да се зајакне воздухопловната безбедност во Заедницата, во која Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба има значајна улога. Со проширувањето на надлежностите на оваа агенција, како што е онаа во однос на воздухопловите од трети земји, нејзината улога во согласност со оваа регулатива може уште повеќе да се зголеми. Посебно внимание треба да се посвети на понатамошното подобрување на квалитетот и на квантитетот на прегледите за безбедност на воздухопловите и на усогласувањето на овие прегледи.

(20) Кога постои ризик по безбедноста кој не бил соодветно решен од односната земја-членка(-и), Комисијата треба да има можност да донесе итни мерки на временна основа. Во таквите случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа регулатива треба да постапи во согласност со советодавната постапка предвидена во член 3 од Одлуката 1999/468/ЕЗ на Советот од 28 јуни 1999 година за утврдување на постапките за остварување на овластувањата за спроведување пренесени на Комисијата².

(21) Во сите други случаи, комитетот кој ѝ помага на Комисијата во нејзината работа во согласност со оваа регулатива треба да постапи во согласност со регулаторната постапка предвидена во член 5 од Одлуката 1999/468/ЕЗ.

(22) Бидејќи врската помеѓу оваа регулатива и член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ на Европскиот парламент и на Советот од 21 април 2004 година за безбедност на воздухопловите на трети земји кои користат аеродроми на Заедницата³ би била нејасна, тој член треба да се укине, со цел да се обезбеди правна сигурност.

(23) Земјите-членки треба да утврдат правила за казни применливи за прекршување на одредбите од Поглавје III од оваа регулатива и треба да ја осигурат примената на тие казни. Казните, кои можат да бидат од цивилна или административна природа, треба да бидат ефикасни, пропорционални и превентивни.

(24) Комисијата треба да ја анализира примената на оваа регулатива и, по одредено време, треба да поднесе извештај за ефикасноста на одредбите.

(25) Секој надлежен орган за цивилна воздушна пловидба во Заедницата може да донесе одлука авиопревозниците, вклучувајќи ги и оние кои не летаат на територијата на земјите-членки на кои се однесува Договорот, да можат да поднесат барање до тој орган за вршење на редовни проверки на авиопревозникот кој тоа го бара за да се утврди дали тој ги исполнува важечките стандарди за безбедност.

(26) Оваа регулатива не треба да ги попречува земјите-членки да воведат систем за означување на квалитетот на авиопревозниците на национално ниво, во кој критериумите можат да вклучуваат елементи различни од минималните безбедносни барања, во согласност со правото на Заедницата.

(27) Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во заедничка декларација на министрите за надворешни работи на двете земји, во Лондон, на 2 декември 1987 година, склучија договори за поголема соработка за користење на аеродромот на Гибралтар.. Овие договори сè уште не се влезени во сила,

¹ Сл. весник L 95, 21.4.1993 год., стр. 29.

² Сл. весник L 184, 17.7.1999 год., стр. 23.

³ Сл. весник L 143, 30.4.2004 год., стр. 76.

ЈА ДОНЕСОА СЛЕДНАВА РЕГУЛАТИВА:

ПОГЛАВЈЕ I

ОПШТИ ОДРЕДБИ

Член 1

Предмет

1. Оваа регулатива ги утврдува правилата за:

(а) утврдување и објавување на список на Заедницата, кој се темели на заеднички критериуми, за авиопревозници кои, од безбедносни причини, се предмет на забрана за летање во Заедницата;

(б) известување на патниците за идентитетот на авиопревозникот кој ги врши летовите со кои тие патуваат.

2. Примената на оваа регулатива на аеродромот во Гибралтар се смета дека не е во спротивност со соодветните правни ставови на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство во однос на спорот за сувереноста на територијата во која се наоѓа аеродромот.

3. Примената на оваа регулатива на аеродромот во Гибралтар се одложува се додека договорите содржани во Заедничката декларација склучена помеѓу министрите за надворешни работи на Кралството Шпанија и Обединетото Кралство на 2 декември 1987 година, не влезе во сила. Владите на Шпанија и на Обединетото Кралство ќе го известат Советот за датумот на влегување во сила.

Член 2

Дефиниции

За целите на оваа регулатива, се применуваат следниве дефиниции:

(а) „авиопревозник“ значи претпријатие за вршење на воздушен сообраќај со важечко уверение за работа или соодветен документ;

(б) „договор за превоз“ значи договор за или кој вклучува услуги за воздушен сообраќај, вклучувајќи го и договорот кога превозот се состои од два или повеќе летови кои ги врши истиот или различни авиопревозници;

(в) „договарач на авиопревоз“ значи договарач кој склучува договор за превоз со патник или, кога договорот опфаќа пакет, со тур-оператор. Секој кој продава билети, исто така се смета за договарач на авиопревоз.

(г) „продавач на билети“ значи продавач на авиобилети кој склучува договор за превоз со патник, само за лет или како дел од пакет, кој не е авиопревозник ниту тур-оператор;

(д) „авиопревозник кој лета“ значи авиопревозник кој врши или има намера да врши лет според договор за превоз со патник, или во име на друго правно или физичко лице, има договор за превоз со тој патник;

(г) „дозвола за работа или техничка дозвола“ значи законски или административен акт на земја-членка, кој предвидува дека авиопревозникот може да врши воздушен сообраќај до и од нејзините аеродроми, или дека авиопревозникот може да лета во нејзиниот воздушен простор, или дека авиопревозникот може да користи сообраќајни права;

(е) „забрана за летање“ значи одбивање, одложување, повлекување или ограничување на дозволата за работа или техничката дозвола на авиопревозникот од безбедносни причини, или какви било соодветни безбедносни мерки во однос на авиопревозник кој нема сообраќајни права во Заедницата, но чии воздухоплови може на друг начин да летаат во Заедницата според договор за изнајмување.

(ж) „пакет“ значи оние услуги дефинирани во член 2(1) на Директивата 90/314/ЕЕЗ;

(з) „резервација“ значи фактот дека патникот има билет или друг доказ, кој покажува дека резервацијата е прифатена и регистрирана од страна на авиопревозникот или тур-операторот;

(с) „важечки стандарди за безбедност“ значат меѓународните стандарди за безбедност содржани во Чикашката конвенција и во нејзините анекси, како и, каде што е применливо, оние од важечкото право на Заедницата.

ПОГЛАВЈЕ II

СПИСОК НА ЗАЕДНИЦАТА

Член 3

Утврдување на списокот на Заедницата

1. Со цел да се зајакне безбедноста во воздушниот сообраќај, треба да се утврди список на авиопревозници кои се предмет на забрана за летање во Заедницата (во понатамошниот текст како „Список на Заедницата“). Секоја земја-членка применува, во рамките на нејзината територија, забрани за летање вклучени во Списокот на Заедницата во однос на авиопревозниците кои се предмет на тие забрани.

2. Заедничките критериуми за наметнување на забрана за летање на авиопревозник, кои се темелат на важечките стандарди за безбедност, се утврдени во Анексот (во понатамошниот текст „заеднички критериуми“). Комисијата може да го менува Анексот, особено со цел да се земе предвид научниот и техничкиот развој, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

3. За целите на утврдување на списокот на Заедницата за прв пат, секоја земја-членка до 16 февруари 2006 година, го доставува до Комисијата идентитетот на авиопревозниците кои се предмет на забрана за летање на нејзината територија, заедно со причините кои довеле до донесување на тие забрани и сите други релевантни податоци. Комисијата ги известува останатите земји-членки за овие забрани за летање.

4. Во рок од еден месец по приемот на податоците проследени од земјите-членки, Комисијата, врз основа на заедничките критериуми, донесува одлука за наметнување на забрана за летање на односните авиопревозници и го утврдува списокот на Заедницата на авиопревозници на кои им е наметната забрана за летање, во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 4

Ажурирање на списокот на Заедницата

1. Списокот на Заедницата се ажурира:

(а) за да се наметне забрана за летање на авиопревозник и тој авиопревозник да се вклучи во списокот на Заедницата, врз основа на заедничките критериуми;

(б) за да се отстрани одреден авиопревозник од списокот на Заедницата, ако недостатоците во однос на безбедноста или недостатоците кои довеле до вклучување на авиопревозникот во списокот на Заедницата се отстранети и не постои друга причина, врз основа на заедничките критериуми, тој авиопревозник да биде на списокот на Заедницата;

(в) за да се изменат условите за забрана за летање наметната на авиопревозник кој е вклучен во списокот на Заедницата.

2. Комисијата, постапувајќи на сопствена иницијатива или на барање на некоја земја-членка, донесува одлука за ажурирање на списокот на Заедницата штом тоа се бара согласно со став 1, во согласност со постапката наведена во член 15(3) и врз основа на заедничките критериуми. Најмалку на секои три месеци, Комисијата проверува дали е соодветно да се ажурира списокот на Заедницата.

3. Секоја земја-членка и Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба ги проследува до Комисијата сите податоци кои можат да бидат од важност во контекст на ажурирање на списокот на Заедницата. Комисијата ги доставува сите релевантни податоци до другите земји-членки.

Член 5

Времени мерки за ажурирање на списокот на Заедницата

1. Кога е очигледно дека продолженото летање на авиопревозник во Заедницата може да претставува сериозен ризик за безбедноста и дека таквиот ризик не бил отстранет на соодветен начин со мерките преземени од страна на односната(-ите) земја-членка (-и) во согласност со член 6(1), Комисијата може времено да ги донесе мерките наведени во член 4(1)(а) или (в), во согласност со постапката наведена во член 15(2).

2. Колку што е можно поскоро, а најмногу во рок од 10 работни дена, Комисијата предметот го доставува до Комитетот наведен во член 15(1) и донесува одлука за потврдување, изменување, повлекување или продолжување на мерката која ја донела во согласност со став 1 од овој член, постапувајќи во согласност со постапката наведена во член 15(3).

Член 6

Исклучителни мерки

1. Во случаи на итност, оваа регулатива не ги попречува земјите-членки да реагираат на непредвиден безбедносен проблем со наложување на итна забрана за летање во однос на својата територија, имајќи ги предвид заедничките критериуми.

2. Одлуката на Комисијата да не вклучи одреден авиопревозник во списокот на Заедницата во согласност со постапката наведена во член 3(4) или 4(2) не попречува земја-членка да наложи или поддржи забрана за летање на односниот авиопревозник во однос на безбедносен проблем кој има конкретно влијание врз таа земја-членка.

3. Во која било од ситуациите наведени во ставовите 1 и 2, односната земја-членка веднаш ја известува Комисијата, која ги известува другите земји-членки. Во

ситуацијата наведена во став 1, односната земја-членка без одлагање доставува барање до Комисијата за ажурирање на списокот на Заедницата, во согласност со член 4(2).

Член 7

Права на одбрана

Комисијата обезбедува дека, при донесување на одлуките наведени во членовите 3(4), 4(2) и 5, на односниот авиопревозник му се дава можност да биде сослушан, имајќи ја предвид потребата, во одредени случаи, за итна постапка.

Член 8

Мерки за спроведување

1. Комисијата, постапувајќи во согласност со постапката утврдена во член 15(3), кога е соодветно, донесува мерки за спроведување, со цел да утврди детални правила во однос на постапките наведени во ова поглавје.
2. При донесувањето одлука за овие мерки Комисијата ја зема предвид потребата за донесување брзи одлуки за ажурирање на списокот на Заедницата и, каде што е соодветно, предвидува можност за итна постапка.

Член 9

Објавување

1. Списокот на Заедницата и измените на истиот се објавуваат веднаш во *Службениот весник на Европската унија*.
2. Комисијата и земјите-членки ги преземаат неопходните мерки за олеснување на пристапот на јавноста до списокот на Заедницата кој е последно ажуриран, првенствено преку употреба на интернет.
3. Договарачите на авиопревоз, националните органи за цивилна воздушна пловидба, Европската агенција за безбедност на воздушната пловидба и аеродромите на територијата на земјите-членки ги известуваат патниците за списокот на Заедницата, преку интернет-страниците и, кога е соодветно, во нивните простории.

ПОГЛАВЈЕ III

ИНФОРМИРАЊЕ НА ПАТНИЦИТЕ

Член 10

Опсег

1. Одредбите од ова поглавје се применуваат за превозот на патници по воздушен пат, кога летот е дел од договор за превоз и тој превоз започнал во Заедницата, и
 - (а) летот поаѓа од аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;
или
 - (б) летот поаѓа од аеродром на територијата на трета земја и пристигнува на аеродром на територијата на земја-членка на која се однесува Договорот;
или
 - (в) летот поаѓа од аеродром во трета земја и пристигнува на друг таков аеродром.

2. Одредбите од ова поглавје се применуваат било да е летот редовен или нередовен и било да е дел од пакет или не.
3. Одредбите од ова поглавје не влијаат врз правата на патниците според Директивата 90/314/ЕЕЗ и Регулативата (ЕЕЗ) бр.2299/89.

Член 11

Информација за идентитетот на авиопревозникот кој го врши летот

1. При резервација, договаработ на авиопревозот го информира патникот за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот, без оглед на начинот на вршење на резервацијата.
2. Кога идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот сè уште не е познат во времето кога се врши резервација, договаработ на авиопревозот обезбедува дека патникот е информиран за името или имињата на авиопревозникот или авиопревозниците кои веројатно ќе го вршат односниот лет или летови. Во таков случај, договаработ на авиопревозот осигурува дека патникот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде утврден.
3. Кога авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот ќе бидат променети по извршена резервација, договаработ на авиопревозот, независно од причината за промената, веднаш ги презема сите соодветни чекори за да осигури дека патникот е информиран за промената колку што е можно поскоро. Во сите случаи, патниците се информираат при пријавувањето на заминување, или при влегувањето во воздухопловот кога не е потребно чекирање за врзан лет.
4. Авиопревозникот или тур-операторот, во зависност од случајот, осигурува дека односниот договаработ на авиопревозот е информиран за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците што го вршат летот веднаш штом тој ќе биде познат, особено во случај на промена на идентитетот.
5. Доколку продавачот на билети не е известен за идентитетот на авиопревозникот што го врши летот, тој не одговара за неисполнување на обврските предвидени со овој член.
6. Обврската на договаработ на авиопревозот да ги информира патниците за идентитетот на авиопревозникот или авиопревозниците кои го вршат летот се наведува во општите услови за продажба кои се применливи за договор за превоз.

Член 12

Право на надомест или на пренасочување

1. Оваа регулатива не влијае врз правото на надомест или на пренасочување како што е предвидено во Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004.
2. Во случаите кога не се применува Регулативата (ЕЗ) бр. 261/2004, и
 - (а) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за летање што би довело до откажување на односниот лет, или што би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата
или
 - (б) авиопревозникот кој лета и за кој патникот е известен, е заменет со друг авиопревозник кој е внесен во списокот на Заедницата и е предмет на забрана за

летање што би довело до откажување на односниот лет, или би довело до вакво откажување ако летот се извршил во Заедницата,

договаработ на авиопревозот кој е страна на договорот за превоз му нуди на патникот право на надомест или на пренасочување предвидено во член 8 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 261/2004, под услов дека, ако летот не бил откажан, патникот решил да не патува со тој лет.

3. Став 2 од овој член се применува без да е во спротивност со член 13 од Регулацијата (ЕЗ) бр. 261/2004.

Член 13

Казни

Земјите-членки обезбедуваат придржување кон правилата наведени во ова поглавје и утврдуваат казни за прекршување на тие правила. Казните се ефикасни, пропорционални и превентивни.

ПОГЛАВЈЕ IV

ЗАВРШНИ ОДРЕДБИ

Член 14

Известување и изменување

До 16 јануари 2009 година, Комисијата мора да достави извештај до Европскиот парламент и Советот за примената на оваа регулатива. Извештајот, доколку е неопходно, содржи предлози за изменување на оваа регулатива.

Член 15

Комитет

1. На Комисијата ѝ помага Комитетот наведен во член 12 од Регулацијата (ЕЕЗ) бр. 3922/91 (Комитетот).

2. Кога се врши упатување на овој став, се применуваат членовите 3 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.

3. Кога се врши упатување на овој став, се применуваат членовите 5 и 7 од Одлуката 1999/468/ЕЗ, имајќи ги предвид одредбите од член 8 од истата.

Периодот наведен во член 5(6) од Одлуката 1999/468/ЕЗ изнесува три месеци.

4. Комисијата може да се консултира со Комитетот за кое било прашање во врска со примената на оваа регулатива.

5. Комитетот донесува деловник за работа.

Член 16

Укинување

Со оваа регулатива се укинува член 9 од Директивата 2004/36/ЕЗ.

Член 17

Влегување во сила

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по денот на нејзиното објавување во *Службениот весник на Европската унија*.

Членовите 10, 11 и 12 се применуваат од 16 јули 2006 година, а член 13 се применува од 16 јануари 2007 година.

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

Стразбур, 14 декември 2005 година.

За Европскиот парламент

Претседател

Ј. БОРЕЛ ФОНТЕЛ

За Советот

Претседател

К. КЛАРК

АНЕКС

Заеднички критериуми за разгледување на забрана за летање заради безбедносни причини на ниво на Заедницата

Одлуките за дополнителни мерки на ниво на Заедницата се донесуваат според карактеристиките на секој посебен случај. Во зависност од карактеристиките на секој случај, превозник или сите превозници кои имаат уверение од иста држава можат да ги користат дополнителните мерки на ниво на Заедницата.

При разгледувањето дали на одреден превозник треба да му се наметне целосна или делумна забрана, истиот се проценува дали ги исполнува важечките безбедносни стандарди, имајќи го предвид следново:

1. Потврден доказ за сериозноста на недостатоците во однос на безбедноста кај одреден авиопревозник:

- Извештаи кои покажуваат сериозни недостатоци во однос на безбедноста, или трајна неспособност на авиопревозникот да ги отстрани недостатоците откриени при проверка на платформа извршени согласно со програмата САФА за која превозникот бил претходно известен.

- Сериозни недостатоци во однос на безбедноста утврдени во рамките на одредбите за собирање на податоци согласно со член 3 од Директивата 2004/36/EЗ за безбедност на воздухоплови на трети земји.

- Забрана за летање на превозник наметната од страна на трета земја заради потврдени недостатоци во однос на меѓународните стандарди за безбедност.

- Потврдени информации во врска со несреќи или сериозни инциденти кои укажуваат на скриени систематски недостатоци во однос на безбедноста.

2. Недостаток на способност и/или волја на авиопревозник да ги отстрани недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на транспарентност или на соодветно и навремено известување од страна на превозникот како одговор на испитување извршено од страна на органот за цивилна воздушна пловидба на земја-членка во однос на безбедносниот аспект на неговата работа.

- Несоодветен и недоволен акционен план за корекција како одговор на утврдениот сериозен недостаток во однос на безбедноста.

3. Недостаток на способност и/или волја на властите одговорни за контрола на авиопревозникот за отстранување на недостатоците во однос на безбедноста што се покажува преку:

- Недостаток на соработка со цивилните воздухопловни власти на земја-членка преку надлежните органи на друга земја, кога постои загриженост за безбедноста на летањето на превозник на кого таа земја му издала дозвола или уверение.

- Недостаток на способност на надлежните органи кои вршат законски надзор над превозникот да ги спроведат и применат важечките стандарди за безбедност. Особено треба да се обрне внимание на следново:

(а) ревизиите и односните акциски планови за корекција утврдени во согласност со Универзалната програма на ИКАО за ревизија на контролата за безбедност или во согласност со кое било важечко право на Заедницата;

(б) дали дозволата за работа или техничката дозвола на некој превозник кој е под надзор на таа земја претходно биле одбиени или повлечени од страна на друга земја;

(в) уверението (АОС) на авиопревозникот не е издадено од страна на надлежниот орган на земјата во која се наоѓа главното деловно седиште на превозникот.

- Недоволна способност на надлежните органи на земјата во која воздухопловот кој го користи авиопревозникот е регистриран, да вршат надзор на воздухопловот којшто го користи превозникот во согласност со обврските од Чикашката конвенција.
