

## ОТГОВОРНОСТ НА ВЪЗДУШНИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПРИ ЗАКЪСНЕНИЕ, ОТМЯНА НА ПОЛЕТ ИЛИ ОТКАЗАН ДОСТЪП НА БОРДА

*Виктория Русанова\**

### *1. Увод*

1. През последните години поради либерализиране на процеса на въздухоплавателна активност правилата, регламентиращи отговорността на въздушния превозвач при превода на пътници, с оглед повишаване защитата на правата на пътниците във въздушния транспорт търпят динамично развитие. Еволюцията на концепцията за отговорността на въздушния превозвач при превода на пътници създава нужда от задълбочено изследване на понятието.

Актуалността на темата обуславя необходимостта от навлизане в проблематиката на този вид отговорност в светлината на нови съображения и съвременни изисквания<sup>1</sup>, чрез изследване на съществуващата международноправна уредба, правото на ЕС, националното ни законодателство, разнообразието от съдебни решения на Съда на Европейския съюз (СЕС) и на националните съдилища на държавите членки.

Правото на ЕС въведе разграничение между събитията, пораждащи закъснение, отмяна на полет или отказан достъп на борда, като стандартизира помощта и обезщетението в тези случаи и по този начин допълни уредбата на отговорността на въздушния превозвач при превоз на пътници, съдържаща се в международноправните актове. Комбинираният подход при тяхното приложение утвърждава принципа на пълно обезщетение<sup>2</sup> на претърпените от пътниците вреди при въздушен превоз, а взаимното допълване на нормативните източници в контекста на кумулативното при-

---

\* Докторант – редовна форма на обучение, в катедра „Частноправни науки“, Юридически факултет на Университета за национално и световно стопанство, България, 2014–2015, докторант по програма „Еразъм“ в Университет „Сорбон Сите“, Париж 13.

<sup>1</sup> Регистрираните през 2012 г. в мрежата ECC-Net жалби от потребители са 72 000, повече от 32 000 от тях (или над 30 %) са свързани с туризма и транспорта. От тези 30 % повече от 20 % са свързани с проблем с въздушния превоз на пътници – [http://ec.europa.eu/consumers/ecc/docs/report\\_ecc-net\\_2012\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/consumers/ecc/docs/report_ecc-net_2012_en.pdf), посетен през месец януари 2015 г.

<sup>2</sup> Вж. решение от 13 октомври 2011 г. на СЕС, *Aurora Sousa Rodríguez и др. срещу Air France SA*, по дело C-83/10, т. 41 и решение на СЕС от 6 май 2010 г. по дело C-63/09.

ложение на правото на ЕС и международната правна уредба води до повишаване на защитата на правата на пътниците при въздушен превоз.

Предвидените от европейския законодател характеристики и подобрения относно отговорността на въздушния превозвач при закъснение, отмяна на полет или отказан достъп на борда представляват основна част от изследването. То цели да анализира правната уредба, регламентираща режима на тази отговорност, и да очертае някои празноти в регламентацията.

## II. Източници на правна уредба

1. Регламент (ЕО) № 261/2004<sup>3</sup> относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп<sup>4</sup> на борда<sup>5</sup> и отмяна или голямо закъснение<sup>6</sup> на полети и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91<sup>7</sup> и Регламент (ЕС) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт<sup>8</sup>, Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция<sup>9</sup> представляват основни

<sup>3</sup> Разпоредбите на Регламент № 261/2004 се прилагат по отношение на полети, заминаващи от летище, разположено в държава – членка на ЕС; приложното му поле се разпростира и по отношение на полети, заминаващи от летище, разположено в трета страна, за летище в държава – членка на ЕС, когато полетът се извършва от превозвач от ЕС, с едно изключение – „...летище Гибралтар, докато влязат в сила споразуменията в Съвместната декларация, направена от външните министри на Кралство Испания и Обединеното кралство на 2 декември 1987 г. Правителствата на Испания и Обединеното кралство ще уведомят Съвета за датата на влизане в сила“ (чл. 1, ал. 3); Вж. Cass. 1ère civ. 21 novembre 2012 – <http://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000026671183&fastReqId=1790880118&fastPos,> посетен през м. януари 2015 г.; вж. относно териториалния обхват на Регламент № 261/2004 с оглед обезщетението на пътници **Idot, L.** Champ d'application territorial du règlement sur l'indemnisation des passagers. Europe, 2008, comm. 33.

<sup>4</sup> Член 2, ал. 1, б. „й“ от Регламент № 261/2004 – „отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в чл. 3, § 2, освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда – например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване.

<sup>5</sup> Член 2, ал. 1, б. „л“ от Регламент № 261/2004 – „отмяна“ означава неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място.

<sup>6</sup> Член 2, ал. 1 от Регламент № 261/2004 не съдържа определение на понятието „голямо закъснение“.

<sup>7</sup> „Официален вестник на ЕС“, L 46 от 17.02.2004 г., специално българско издание: глава 7, том 12, 218–224.

<sup>8</sup> „Официален вестник на ЕС“, L 204 от 26.07.2006 г., специално българско издание: глава 7, том 16, 72–80, Вж. **Драганов, Ж.** Право на Европейския съюз. С., 2012, 35–37.

<sup>9</sup> Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен пре-

международноправни инструменти за осъществяване на защитата на правата на пътниците при въздушен превоз. Във вътрешното ни право правилата относно отговорността на въздушния превозвач при превоза на пътници се съдържат в Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), глава VI – „Договор за превоз на пътници“, чл. 65–81<sup>10</sup>, Наредба № 261/13.07.2006 г. за общите правила за обезщетяване и оказване съдействие на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателното средство и при отменяне или забавяне на полет, издадена от министъра на транспорта<sup>11</sup>. Субсидиарно приложение имат и правилата на Закона за задълженията и договорите<sup>12</sup> относно сключването на договор при общи условия и неизпълнение на задълженията по договора, а също и разпоредбите на Търговския закон относно търговските сделки при общи условия и договора за превоз на багаж<sup>13</sup>.

2. В правото на ЕС с Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна

---

воз, наричана за краткост Монреалската конвенция (Montreal Convention on unification of certain rules relation to International carriage by air). Конвенцията е приета в резултат на Международна дипломатическа конференция по въздушно право, проведена в Монреал от 10 до 28 май 1999 г. ЕС се присъединява към конвенцията на 9.12.1999 г. на основание чл. 300, ал. 2 ЕО, преди да бъде одобрена с решение на Съвета от 5.04.2001 г. По отношение на ЕС конвенцията влиза в сила на 28.06.2004 г. Република България ратифицира конвенцията със закон, приет от XXXIX Народно събрание на 16.07.2003 г., обн., ДВ, бр. 67 от 2003 г., в сила от 9.01.2004 г. Монреалската конвенция консолидира всички международни разпоредби, приложими към международните въздушни превози, и отменя действието на актовете от Варшавската система (Варшавската конвенция от 12 октомври 1929 г.; Хагския протокол от 28 септември 1955 г.; Гуадалахарската конвенция от 18 септември 1961 г.; Гватемалския протокол от 8 март 1971 г., Допълнителни протоколи № 1, 2, 3, 4 от Монреал от 25 септември 1975 г.), прилага се вместо тях по отношение на международните въздушни превози, извършвани между държавите – съговорителки по нея.

<sup>10</sup> Обн., ДВ, бр. 94 от 1 декември 1972 г., посл. изм. и доп., ДВ, бр. 89 от 17 ноември 2015 г.

<sup>11</sup> Наредбата влиза в сила на 5.08.2006 г. и отменя Наредба № 7/2003 г. за правилата за обезщетяване на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателно средство по редовна въздушна линия (обн., ДВ, бр. 32 от 2003 г.).

<sup>12</sup> Закон за задълженията и договорите, попр., ДВ, бр. 2 от 5 декември 1950 г., посл. изм., ДВ, бр. 50 от 30 май 2008 г.

<sup>13</sup> Търговски закон, обн., ДВ, бр. 48 от 18 юни 1991 г., посл. изм. и доп., ДВ, бр. 95 от 8 декември 2015 г., „Търговска сделка при общи условия“ „Чл. 298. (1) Търговецът може да установи отнапред общи условия за сключването от него сделки. Те стават задължителни за другата страна, когато тя: 1. заяви писмено, че ги приема; 2. е търговец и ги е знаела или е била длъжна да ги знае и не ги оспори незабавно. (2) Когато за действителността на сделката е предвидена писмена форма, установените от търговеца общи условия обвързват другата страна само ако са ѝ били предадени при сключването“.

или голямо закъснение на полети и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 беше направена значителна „инвестиция“<sup>14</sup> в областта на правата на пътниците, като се създаде обща рамка, регламентираща отговорността на въздушния превозвач за причинени на пътниците във въздушния транспорт неудобства при отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет. Различията в тълкуването на много от разпоредбите от отделните национални съдилища обаче затрудняват ефективното му прилагане.

3. Регламент № 261/2004 е подложен на остри критики от страна на авиопревозвачите<sup>15</sup>. Те считат, че икономическата тежест, която им възлага Регламент № 261/2004, е прекомерна и непропорционална предвид диспропорцията между цените на билетите и въведените с регламента еднократни суми за обезщетение за имуществени вреди, претърпени от пътниците. Те оспорват и съответствието му с Конвенцията от Монреал, особено по отношение на основанията за освобождаване на въздушния превозвач от отговорност, тъй като Регламент № 261/2004 е много по-рестриктивен. Въздушните превозвачи се позовават и на правна несигурност – твърдят, че формулировката на чл. 5 и чл. 6 на Регламент № 261/2004 противоречи на 14-о и 15-о съображение от преамбюла на регламента<sup>16</sup> и че няма еднаквост при прилагането им от националните съдилища на държавите членки. Според въздушните превозвачи много от закъсненията на полети се дължат на липсата на истинско „Единно европейско небе“<sup>17</sup>.

### **III. Обща характеристика на отговорността на въздушния превозвач**

1. Отговорността на въздушните превозвачи при въздушен превоз на пътници при закъснение, загуба или повреда на багаж, отказан достъп на борда, отмяна или закъснение се осъществява на принципа на договорната отговорност, като целта е пътниците да бъдат компенсирани за вреди. Такава е идеята на правилата, регламен-

---

<sup>14</sup> Correia, V. Protection des droits des passagers – [tps://www.lexisnexis.com/fr/droit/auth/checkbrowser.do?jsessionid=47F697D997C4F9F9A2263557E198769E.vp2N1xQYDFg17D0BPHhZJA?t=1421394558469&bhcr=1](https://www.lexisnexis.com/fr/droit/auth/checkbrowser.do?jsessionid=47F697D997C4F9F9A2263557E198769E.vp2N1xQYDFg17D0BPHhZJA?t=1421394558469&bhcr=1), посетен през м. януари 2015 г.

<sup>15</sup> Вж. [www.iata.org/about/Documents/annual-review-2013-french.pdf](http://www.iata.org/about/Documents/annual-review-2013-french.pdf), посетен през м. януари 2015 г.

<sup>16</sup> CJCE, 10 janv. 2006, aff. C-344/04, IATA et ELFAA, préc., pt. 103.

<sup>17</sup> Създаването на „Единно европейско небе“ се основава на чл. 100, § 2 от Договора за функционирането на ЕС. Инициативата бележи началото си през 1999 г., като целта е „да се увеличи ефективността на управлението на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, като се намали разпокъсаността на Европейското въздушно пространство. По своя характер тази текуща инициатива е паневропейска и отворена за съседни държави“ – [http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/bg/displayFtu.html?ftuld=FTU\\_5.6.9.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/bg/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.9.html), посетен през м. януари 2015 г.

тирани в ЗГВ, Конвенцията от Монреал<sup>18</sup> и Варшавската конвенция (като се има предвид, че отказан достъп на борда, отмяна или закъснение на полет са хипотези, които попадат извън приложното им поле). В случай на телесна повреда или смърт, причинени при въздушен превоз, превозвачът носи деликтна отговорност<sup>19</sup>.

Правото на ЕС осигурява механизъм за защита на правата на пътниците и осъществяване на отговорността на въздушния превозвач при въздушен превоз на пътници. Обезщетенията по Регламент № 261/2004 са допълнителни в рамките на договорната отговорност на въздушните превозвачи, регламентирана в Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция<sup>20</sup>. Регламент № 261/2004 е допълнително средство за защита на правата на пътниците, което установява обща рамка за определяне на правото им на обезщетение в зависимост от различните ситуации – отказан достъп на борда, отмяна или голямо закъснение на полет, възникване на извънредни обстоятелства, дублиране на места, настаняване в по-ниска/по-висока класа, въпреки съществуващото прекриване с Конвенцията от Монреал, Варшавската конвенция, и Регламент № 261/2004 относно закъсненията<sup>21</sup>.

Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция, когато са приложими, и Регламент № 261/2004 представляват различни правни инструменти за осъществяване на отговорността за вреди на въздушния превозвач при въздушен превоз на пътници, които някои критици намират за несъвместими. Това становище не може да бъде споделено, тъй като пътниците при въздушен превоз имат право на обезщетение за всички вреди, които са претърпели поради неизпълнението на договорните задължения на въздушния превозвач<sup>22</sup>, и няма нормативна пречка отговорността<sup>23</sup> на въздушния превозвач за вреди, причинени при въздушен превоз на пътници, да бъде реализирана и по реда на Варшавската конвенция<sup>24</sup>, и по реда на Конвенцията от

---

<sup>18</sup> Вж. CJCE, 10 janv. 2006, aff. C-344/04, *IATA et ELFAA*, préc., pt 43. – CJCE, 19 nov. 2009, aff. C-402/07 et C-432/07, *Sturgeon*, préc., pt 51. – CJUE, 13 oct. 2011, aff. C-83/10, *Sousa Rodríguez*.

<sup>19</sup> Вж. в този смисъл **Конов, Тр.** Още веднъж за съотношението между договорна и деликтна отговорност и за обезщетението на неимуществени вреди. – *Търговско право*, 2012, № 3, 34–35, както и **Стефанов, Ст.** Гражданска отговорност при развален договор. – *Търговско право*, 2000, № 4; **Конов, Тр., А. Калайджиев.** Отговорност при нарушен негативен интерес. – *Търговско право*, 2003, № 6, с. 95.

<sup>20</sup> Вж. подробно **Grigorieff, C.-I.** Case „Rodríguez“ what is „further compensation“ under EC Regulation № 261/2004? – REDC, 2012, 175–181.

<sup>21</sup> Вж. по-подробно **Masutti, A.** Il ritardo nel trasporto aereo – Prevenzione e responsabilità. Turin: Giappichelli, 2008, 197–212.

<sup>22</sup> Вж. т. 38 от решение на Съда на ЕС от 13.10.2011 г. по дело C-83/10, *Aurora Sousa Rodríguez и др. срещу Air France SA*.

<sup>23</sup> Член 12, ал. 1 на Регламент № 261/2004: „Настоящият регламент се прилага, без да се засягат правата на пътника за допълнително обезщетяване. Обезщетението, предоставено по този регламент, може да се приспадне от такова обезщетение“.

<sup>24</sup> Член 1, ал. 1 от Варшавската конвенция: „Настоящата конвенция се прилага за

Монреал<sup>25</sup>, когато основанието за ангажирането ѝ попада в тяхното приложно поле<sup>26</sup>.

## **2. Отговорност на въздушния превозвач при непредоставяне на информация на пътниците, при отказан достъп на борда или отмяна на полет, или закъснение на полет от два или повече часа**

Член 14 от Регламент № 261/2004 г.<sup>27</sup> предвижда, че „опериращият въздушен превозвач“<sup>28</sup> трябва да предостави на пътниците, на които е бил отказан достъп на борда или са станали жертва на отмяна, или закъснение на полет най-малко два часа, писмено предизвестие за определяне на правила за обезщетяване и помощ. Задължението за предоставяне на информация от въздушните превозвачи поражда въпроса за кого точно се отнася то, кого визира чл. 14 от Регламент № 261/2004 г. Пътниците имат право да знаят кой е „опериращият въздушен превозвач“<sup>29</sup>, за да могат да упражнят правото си на иск, а следователно в съобщението по чл. 14, ал. 1 от регла-

---

всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение. Тя се прилага също и за безплатен превоз с въздухоплавателни средства, извършван от предприятие за въздушен транспорт“.

<sup>25</sup> Член 1, ал. 1 от Конвенцията от Монреал: „Тази конвенция се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възнаграждение. Тя се прилага също и за безвъзмезден превоз с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт“.

<sup>26</sup> Вж. **Prassl, J.** The European Union and the Montreal Convention: A New Analytical Framework. – Issues in Aviation Law and Policy, 2013, vol. 12, № 3, 381–412.

<sup>27</sup> Член 14, ал. 1, Регламент № 261/2004: „Оперираният въздушен превозвач гарантира, че на гишето за регистрация на видимо и достъпно място за пътниците е поставено ясно четливо съобщение, съдържащо следния текст: „Ако Ви е отказан достъп на борда или Вашият полет се отмени или закъснее най-малко с два часа, полетите на гишето за регистрация или на изхода за качване на борда да Ви предоставят текста, определящ Вашите права, особено по отношение на обезщетение и помощ“; ал. 2. „Оперираният въздушен превозвач, отказващ достъп на борда или отменящ полет, предоставя на всеки засегнат пътник писмено съобщение с формулирани правила за обезщетение и помощ в съответствие с настоящия регламент. Той предоставя на всеки пътник, засегнат от закъснение най-малко два часа, еквивалентно съобщение. Подробностите за връзка с национално определения орган, посочен в чл. 16, също се предоставят на пътника в писмен вид“; ал. 3. „По отношение на незрящите лица и на лицата с увредено зрение разпоредбите на този член се прилагат с използване на подходящи алтернативни средства“.

<sup>28</sup> Съображение 7 от преамбюла на Регламент № 261/2004: „За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, би следвало да се поемат от оперирания въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база“.

<sup>29</sup> Вж. Регламент (ЕО) № 2111/2005, 14 декември 2005 г.: ОВ, 27 декември 2005 г., Директива № 2006-315, 17 март 2006 г.: ОВ, 19 март 2006 г., и Директива № 2007-669, 2 май 2007 г., ОВ, 4 май 2007 г.

мента следва да се съдържат и данни, идентифициращи превозвача. В настоящата редакция на нормата такова изискване липсва, което на практика затруднява пътниците да узнаят срещу кого да насочат своята претенция – например в случай на съвместно ползване на кодове между въздушните превозвачи по сключен между тях договор за съвместно ползване на кодове към момента на резервацията, без пътниците да са били информирани за тази промяна<sup>30</sup>. Затова идентификацията на „опериращия превозвач“ се оказва много важна информация, която да би следвало да се изисква в разпоредбата на чл. 14, ал. 1 от Регламент № 261/2004 г.

Съгласно чл. 5, ал. 1, б. „в“ въздушният превозвач не дължи парично обезщетение при отмяна на полет в три случая: когато пътниците са били информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; когато пътниците са били уведомени за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание, и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; и когато пътниците са били информирани за анулирането на полета „по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“. В тези три случая пътниците нямат право на парично обезщетение. Тежестта на доказване е за превозвача.

### 3. Възстановяване на стойността на билетите и премаршрутиране

Член 8 от Регламент № 261/2004 предвижда, че в случай на отказан достъп на борда<sup>31</sup>, анулиране<sup>32</sup> или забавяне<sup>33</sup> повече от пет часа<sup>34</sup> въздушният превозвач трябва да предложи на пътниците избор между възстановяване на билет или обратен полет до началната точка на излитане, когато това е възможно, или премаршрутиране до първоначалното място на излитане при първа за превозвача възможност на по-късна дата, удобна за пътника. Съгласно чл. 4, ал. 1, б. „б“, предл. трето от Регламент (ЕО) № 1107/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. относно

<sup>30</sup> Вж. чл. 11 на Регламент (ЕО) 2111/2005.

<sup>31</sup> Вж. чл. 4, ал. 3 от Регламент № 261/2004.

<sup>32</sup> Вж. чл. 5, ал. 1, б. „а“ от Регламент № 261/2004; вж. относно анулиран полет **Poissonnier, G., P. Osseland**. La mise en oeuvre perfectible des droits des passagers dont les vols sont annulés. Paris: Dalloz, 2011, 962–966.

<sup>33</sup> Относно отговорността на въздушния превозвач за закъснение и основанието пътникът да се върне до мястото на заминаване вж. **Lee, J. W., J. C. Wheeler**. Air Carrier Liability for Delay a Plea to Return to International Uniformity. – Journal of Air Law and Commerce, 2012, vol. 77, № 1, 43–104.

<sup>34</sup> Вж. чл. 6, ал. 1, съображение 3 от преамбула на Регламент № 261/2004.

правата на хората с увреждания и на хората с ограничена подвижност при пътувания с въздушен транспорт при отказан достъп на борда „на лице с увреждане или лице с ограничена подвижност, на което е било отказано качване на основание неговото или нейното увреждане или ограничена подвижност, както и на всяко лице, придружаващо такова лице в съответствие с § 2 от настоящия член, се предлага правото на възмездяване или пренасочване съгласно предвиденото в чл. 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Правото на избор на вариант за полет в двете посоки или пренасочване на маршрута е в зависимост от спазването на всички изисквания за безопасност“.

4. При отмяна на полета или отказан достъп на борда, ако пътниците изберат възстановяване на пълната цена на билета, превозвачът трябва не само да възстанови цената на билета за пътуванията за съответния полет, но и за другите полети, които са били включени в маршрута на пътуване до крайната точка на пристигане, но вече са загубили смисъл. Обикновено на пътниците се предоставя възможност за избор по време на настъпване на събитието, което определя правото им на помощ по смисъла на чл. 6 от Регламент № 261/2004. Възстановяването на цената на билета не изключва изплащането на парично обезщетение по чл. 7 от регламента<sup>35</sup>.

5. Относно премаршрутирането до крайната дестинация може да се приеме, че то следва да бъде направено чрез други въздушни превозвачи или дори с използването на друг вид транспорт, например високоскоростен влак. В действителност обаче задължението да се предостави избор на пътниците невинаги се спазва. Възстановяването от страна на въздушните превозвачи, особено на нискобюджетните такива<sup>36</sup>, на пълната цена на билета често пъти не се предлага, ако превозвачът е в

---

<sup>35</sup> Член 7 от Регламент № 261/2004: „1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на: а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра; б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра; в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви „а“ или „б“. При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание. 2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно чл. 8, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет: а) с два часа за всички полети до 1500 километра; или б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра; или в) с четири часа за всички полети, попадащи под букви „а“ и „б“, оперираният въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в § 1 с 50 %“. 3. Обезщетението, посочено в § 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банкови ордери или банкови чекове или – с подписано съгласие на пътника – в пътнически ваучери и/или други услуги. 4. Разстоянията, посочени в § 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

<sup>36</sup> Глава 5.1 на Ръководството за регулиране на международен въздушен транспорт дефинира нискотарифния превозвач, като „въздушен превозвач, който има

състояние сам да превози пътниците в разумен срок. Някои въздушни превозвачи отказват да плащат или да предоставят премаршрутиране чрез други превозвачи, като оставят пътниците да изчакаят няколко дни полета, който те сами ще изпълнят. В случай че пътникът избира пътуването му да бъде премаршрутирано, но достига крайната си дестинация за алтернативно време на полет, чието пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет с два часа за всички полети до 1500 километра или три часа за всички полети в рамките на ЕС над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 км, или четири часа за всички полети, които не са включени в предходните ситуации, на пътника се дължи финансовата компенсация на основание чл. 7 от регламента, която при определени условия може да бъде намалена наполовина.

## 6. Парично обезщетение, размери, начини на плащане

### *Размери*

Размерът на парично обезщетение в случай на отказан достъп на борда, късно анулиране<sup>37</sup> или закъснение, по-голямо от три часа<sup>38</sup>, е най-дискутираната част от текстовете на Регламент № 261/2004 поради непропорционалните размери и с оглед на изключителността на Конвенцията от Монреал относно закъсненията<sup>39</sup>. Методът за изчисляване на размера на обезщетението, използван от авторите на Регламент № 261/2004, се оказва сложен, защото обезщетението се основава на разстоянието на полета. Съгласно чл. 7, ал. 1 въздушният превозвач следва да плати 250 евро за всички полети до 1500 километра, 400 евро – за всички полети в рамките на ЕС над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра, както и до 600 евро – за всички полети, попадащи в предходните хипотези. Сумите, предвидени с регламента, могат да бъдат намалени наполовина, ако на пътника се предложи полет, който ще му позволи да пристигне до крайната дестинация със загуба на разумен

---

ниски цени на полетите в сравнение с други въздушни превозвачи и предлаганите от тях цени на полет. Такъв въздушен превозвач може да бъде независимо, дъщерно дружество на водеща авиокомпания или група авиокомпани. „Нискотарифни въздушни превозвачи се наричат нискотарифните авиокомпани, или нискотарифни, нискобюджетни. Определението на ICAO за нискотарифните превозвачи се фокусира върху аспектите разходи и цени на билетите; посочените критерии са подобни на тези, приети от Министерството на транспорта на САЩ (DOT) в доклада му от 1996 г., озаглавен „Нискотарифна авиокомпания“ – Low Cost Airline Service Revolution – <http://www.dot.gov/>, посетен през месец януари 2015 г.

<sup>37</sup> Вж. **Paulin, C.** La prise en charge des passagers en cas d'annulation de vols: consommation ou irréalisme? – *Gaz. Pal.* 2013, 2, doctr. 963–965.

<sup>38</sup> Вж. решение по дело C-402/07 и C-432/07 на СЕС.

<sup>39</sup> Член 3, ал. 1 от Регламент № 2027/97: „Отговорността на даден въздушен превозвач на Общността по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност“.

период от време. Прави впечатление, че е съществена разликата между предвидените в чл. 7 от регламента размери на обезщетение в случай на закъснение при превоз на пътници и тези по чл. 22, ал. 1 от Варшавската конвенция: „В случай на вреда, предизвикана от закъснение при превоз на лица, както е посочено в чл. 19, отговорността на превозвача за всеки пътник е ограничена до 4150 специални права на тираж“, и по чл. 22, ал. 1 от Конвенцията от Монреал: „В случай на вреда, причинена от закъснение при превоз на лица, както е посочено в чл. 19, отговорността на превозвача по отношение на всеки пътник е ограничена до 4150 специални права на тираж<sup>40</sup>. Отговорността на превозвача за вреди, претърпени от пътниците при отказан достъп на борда или отменен полет<sup>41</sup>, остават извън приложното поле на Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция<sup>42</sup>.

#### *Начини на плащане*

Относно начините на плащане на обезщетението чл. 7, ал. 3 от регламента предвижда, че „обезщетението, посочено в § 1, се изплаща в брой, чрез електронен банков превод, банкови ордери или банкови чекове или – с подписано съгласие на пътника – в пътнически ваучери и/или други услуги“. Изискването за наличие на писмено съгласие от страна на пътника, за да се компенсират под формата на ваучери за пътуване или други услуги, цели да защити пътника. Регламентът обаче не е така изчерпателен, за да бъде достатъчно ясно, че пътниците, на които се предлагат ваучери за пътуване, ще бъдат осведомени, че има и други начини за получаване на обезщетение. Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция, както и ЗГВ не съдържат разпоредби, които да регламентират начина на плащане от страна на въздушния превозвач на парично обезщетение при закъснение. Регламент № 261/2004 обаче мълчи относно сроковете за осъществяване на отговорността на превозвача, докато Конвенцията от Монреал (чл. 35), Варшавската конвенция (чл. 29) и ЗГВ (чл. 135) предвиждат двугодишен срок. Този срок се определя като давностен в чл. 35 от Конвенцията от

---

<sup>40</sup> Специалните права на тираж (съкратено СПТ – на англ. език: Special Drawing Right, SDR), са международна разчетна парична единица – <http://www.imf.org/external/index.htm>, посетен м. януари 2015 г.

<sup>41</sup> Според някои автори отмяната на полет може да се обезщети по правилата на Конвенцията от Монреал или Варшавската конвенция за закъснение, тъй като отмяната на полет представлява еквивалент на закъснението, регламентирано от цитираните конвенции (така **McLaughlan, P. A., A. Estaba Herrera, N. Johnson**. Delayed Arrivals in Aviation Law. – Transportation Law Journal, 2009, vol. 36, № 1, 21–46).

<sup>42</sup> Вж. решение на СЕС по дело C-581/10 и решение на СЕС по дело C-629/10, т. 55.

Монреал и чл. 135 от ЗГВ. СЕС е имал повод да се произнесе относно погасяването на правото на иск по чл. 5 и чл. 7 от Регламент № 261/2004 и е приел, че сроковете за предявяване на иски за финансово обезщетение на основание чл. 5 и чл. 7 от Регламент № 261/2004 се определят от правото на всяка държава членка, а предвиденият в чл. 29 от Варшавската конвенция и чл. 35 от Конвенцията от Монреал двугодишен срок не намира приложение в предвидените в чл. 5 и чл. 7 от Регламент № 261/2004 хипотези<sup>43</sup>.

### **7. Полагане на грижа в случай на отказан достъп на борда или забавяне**

В случай на отказан достъп на борда или забавяне повече от два, три или четири часа в зависимост от разстоянието на съответните полети съгласно чл. 9 от Регламент № 261/2004 „опериращият въздушен превозвач“ е длъжен да положи грижа за пътника<sup>44</sup>. Съдържанието на това задължение е адаптирано към различните ситуации, в които могат да попаднат пътниците. Въздушният превозвач трябва да предложи на пътниците „храна и напитки според времето за изчакване, настаняване в хотел в случаите, когато се налага престой за една или повече нощи, или когато се налага допълнителен престой към първоначално предвидения от пътника, превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място)“ (чл. 9, ал. 1). „Освен това на пътниците се предлагат две безплатни телефонни обаждания, телекс или факс съобщения, или електронни съобщения“ (чл. 9, ал. 2). Регламентът предвижда допълнителна защита на уязвимите пътници: Чл. 11. „Опериращият въздушен превозвач дава приоритет на превозването на пътници с намалена подвижност и всички придружаващи ги лица и сертифицирани обслужващи кучета, както и на деца без придружител. 2. При отказан достъп на борда, отмяна или закъснение с различно времетраене лицата с намалена подвижност и всички придружаващи ги лица, както и децата без придружител, имат правото да получат специални грижи при първа възможност“. Тези задължения на въздушния превозвач съответстват на целта на регламента – да се гарантира висока степен на защита на пътниците във въздушния транспорт.

### **8. Отговорност на въздушния превозвач при възникване на „извънредни обстоятелства“**

Съгласно Конвенцията от Монреал<sup>45</sup> отговорността на въздушния превозвач следва да бъде ограничена или той да бъде освободен от отговорност при възникване

<sup>43</sup> Вж. решение по дело C-139/11 на СЕС. Това решение е било използвано от германския Федерален съд при изготвяне на мотивите по решението по делото *IATA и ELFAA срещу Sturgeon* (Bundesgerichtshof, 10/12/2009, № Xa ZR 61/09).

<sup>44</sup> Вж. по-подробно **Bon-Garcin, I.** L'évolution du droit des transports en Europe – Propos conclusifs. – Rev. dr. transp. 2008, étude 1.

<sup>45</sup> Член 19 от тази Конвенция предвижда: „Превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъсне-

на извънредни обстоятелства, които не е могло да бъдат предотвратени дори при предприемането на всички разумни мерки или когато е било невъзможно такива да бъдат предприети. „Такива обстоятелства могат да възникнат по-специално в условия на политическа нестабилност, при метеорологични условия, несъвместими с експлоатацията на съответния полет, рискове за сигурността, неочаквани дефекти в системата за безопасност на полета и стачки, които оказват влияние върху дейността на въздушния превозвач. Счита се, че извънредни обстоятелства съществуват, когато решението за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети необходимите мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“<sup>46</sup>. Тежестта на доказване лежи върху въздушния превозвач.

Регламент № 261/2004 не съдържа определение на понятието „извънредни обстоятелства“<sup>47</sup>. Когато правото на ЕС не съдържа легална дефиниция на съответни термини, те следва да се тълкуват в техния обичаен смисъл, в контекста, в който те се използват с оглед целите на нормативната уредба, от която те са част<sup>48</sup>. Съображение 14 от Регламент № 261/2004 съдържа неизчерпателен списък от събития, които могат да доведат до възникване на „извънредни обстоятелства“, които биха освободили въздушния превозвач от задължението за финансово обезщетение по смисъла на чл. 5, ал. 3 от Регламента. В решението си от 22 декември 2008 г. по дело *C-549/07, Wallentin-Hermann*, СЕС напомня, че в правото на ЕС всяко изключение трябва да се тълкува стриктно. Компетентният съд следва във всеки отделен случай да реши дали възникналите събития представляват „извънредни обстоятелства“<sup>49</sup>, които освобождават от отговорност превозвача.

„Оперираният въздушен превозвач“ не дължи обезщетение, когато докаже, че „отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“ (чл. 5, ал. 3). Тежестта на доказване лежи върху въздушния превозвач.

---

ние, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички мерки, които разумно биха могли да се изискват за избягване на вредата, или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки“.

<sup>46</sup> Съображение 14 от преамбюла на Регламент № 261/2004.

<sup>47</sup> **Milner, A.** Regulation EC 261/2004 and „Extraordinary Circumstances“. – *Air and Space Law*, 2009, vol. 34, № 3, 215–220.

<sup>48</sup> В този смисъл вж. решение на СЕС от 10 януари 2006 г. по дело *C-344/04, IATA и ELFAA*, както и решение на СЕС от 10 март 2005 г. по дело *easyCar*, *C-336/03, Recueil*, с. I-1947, т. 21.

<sup>49</sup> Вж. по-подробно **Schmid, R.** May a technical fault with an aircraft be considered as „extraordinary circumstances“ in the meaning of the regulation (EC) № 261/2004? – *Air and Space Law*, 2007, vol. 32, № 4/5, 376–379, както и определението на СЕС по дело *C-394/14, Sandy Siewert, Emma Siewert, Nele Siewert срещу Condor Flugdienst GmbH*.

#### ***IV. Отговорност на въздушния превозвач при дублиране на места<sup>50</sup>***

1. Тази хипотеза не е изрично посочена в Регламент № 261/2004.

Феноменът „дублиране на места“ се наблюдава най-вече когато въздушните превозвачи продават повече билети, отколкото са наличните места в самолета. Дублиране на места има например в случаите на no show, т.е. пътниците, ползващи потвърдени резервации, по силата на правата, предоставени им по договор за т.нар. „напълно гъвкави билети“, или fully flexible tickets, имат право да променят датата на полета без допълнително заплащане и тези пътници нито се явяват в предварително указаното за отвеждане към самолета време, нито отменят резервацията си. В този случай на пътниците с отказан достъп на борда поради „дублиране на места“ опериращият въздушен превозвач дължи кумулативно обезщетение по чл. 7 от регламента и стойността на билета или премаршрутиране по чл. 8, както и предоставяне на дължимата грижа по чл. 9 от регламента.

#### ***V. Отговорност на въздушния превозвач при настаняване на пътника на място в по-висока, респ. по-ниска класа***

1. Член 10, ал. 1 от Регламент № 261/2004 установява забрана за опериращия превозвач да претендира по-висока цена, като поиска доплащане, в случаите на настаняване на пътник на място в по-висока класа от тази, за която е бил закупен билетът. Поради мълчанието на регламента по този въпрос изглежда разумно цитираната разпоредба да се прилага само за случаите, в които пътникът е бил настанен на място в по-висока класа, без да е направил конкретно искане за това.

2. В случаите на настаняване на пътника на място в по-ниска класа разпоредбата на чл. 10, ал. 2 от Регламент № 261/2004 поражда въпроси относно начина на изчисляване на обезщетението, което е във вид на възстановяване на цената на билета. Как следва да се направи възстановяването: дали да се вземе предвид общата цена на билета, или на цената, съответстваща на района от по-ниска класа, в който пътникът бива настанен? Може ли пътникът да поиска възстановяване на част от цената на билета в случаите на премаршрутиране поради отмяна на полет или отказан достъп на борда, когато той е бил настанен в по-ниска класа от тази, за която е платил първоначално? Според чл. 10, ал. 2 от Регламент № 261/2004, „ако опериращ въздушен превозвач настани пътник на място в салон с по-ниска класа от тази, за която е купен

---

<sup>50</sup> Вж. по въпроса **Mclaughlin, J.** Overbooking and denied boarding legal response in the last decade. – Journal of air law and commerce, 1989, vol. 54, № 4, 1135–1183.

билетът, той в рамките на седем дни по силата на чл. 7, ал. 3<sup>51</sup> трябва да възстанови 30 % от цената на билета при полет 1500 километра<sup>51</sup> или по-малко, 50 % от цената на билета – за всички полети над 1500 километра в рамките на ЕС и за всички останали полети до 1500 километра и 3500 километра; или 75 % от цената на билета за всички полети, попадащи в горепосочените хипотези, без това да изключва допълнителни обезщетения.

## VI. Заключение

Възникващите правни въпроси относно отговорността на въздушния превозвач при закъснение, отмяна на полет или отказан достъп на борда показват в каква насока следва да се развива правото на ЕС в тази област. Отговорността на въздушния превозвач при отмяна на полет или отказан достъп на борда на въздухоплавателното средство, както беше посочено в началото на изложението, се намира извън приложното поле на Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция, а Регламент (ЕО) № 261/2004 съдържа сиви зони, които са източник на правна несигурност. Това „пречи на правилното реализиране на правата на пътниците на въздушния транспорт и води до много спорове между въздушните превозвачи и пътниците“ (работен документ на службите на Комисията, SWD/2013/063, окончателен, с. 2)<sup>52</sup>.

Нарастването на броя на преюдициалните запитвания към СЕС по приложението на Регламент № 261/2004 разкрива необходимостта да се гарантира последователно тълкуване на регламента, особено когато ключови определения липсват или са твърде неясни. Това се отнася например за понятието „извънредни обстоятелства“.

Сложният метод на изчисляване на размера на паричното обезщетение по чл. 7, ал. 1 в случаите на отказан достъп на борда и късно анулиране или закъснение, по-голямо от три часа, основаващ се на разстоянието на полета, разкрива нуждата от ново, по-опростено законодателно решение, което ще улесни практическото приложение на цитираната разпоредба.

Разпоредбата на чл. 10, ал. 2 от Регламент № 261/2004 относно настъпяването на пътник на място в по-ниска класа не дава яснота относно начина на изчисляване на обезщетението, което е във вид на възстановяване на цената на билета, както и относно начина на възстановяването и случаите, в които то следва да се извърши – напри-

---

<sup>51</sup> Вж. подробно относно използвания в Регламент № 261/2004 метод за изчисляване на разстоянията „дъгата на големия кръг“ **Ronald, S.** How to Calculate Distances according to the Great Circle Route Method in Order to Define the Compensation according to Regulation (EC) № 261/2004. – Zeitschrift für Luft und Weltraumrecht, 2006, vol. 55, № 1, 81–86.

<sup>52</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/TXT/?uri=CELEX:52013SC0063>, посетен през месец януари 2015 г.

мер дължимо ли е възстановяване на част от цената на билета при премаршрутиране поради отмяна на полет или отказан достъп на борда, когато пътникът е бил настанен в по-ниска класа от тази, за която е платил първоначално? Това прави наложително едно бъдещо законодателно изменение на разпоредбата на чл. 10, ал. 2.

На следващо място, за изчерпателност на съобщението по чл. 14, ал. 1 от регламента е необходимо да бъде въведено нормативно изискване за предоставяне на индивидуализираща „опериращия въздушен превозвач“ информация.

Регламент № 261/2004 е критикуван и за незавършеност поради липсата на мерки за незабавно съдействие за загубен багаж или при „фалит“ на въздушния превозвач; последното се отнася и за Конвенцията от Монреал и Варшавската конвенция. Следователно в първата хипотеза изричната правна регламентация на загубата на багаж в Регламент № 261/2004 ще допринесе за по-добро реализиране на правата на пътниците, а създаването на правила относно случаите на „фалит“ на въздушния превозвач значително ще улесни пътниците при предявяване на исковете им срещу въздушните превозвачи.

Най-последно, изменението на някои разпоредби от Регламент № 261/2004 би отговорило на обществените потребности, ако се дефинират понятия като „анулиране“, „кореспонденция“, „голямо закъснение“ или „дублиране на места“. По същия начин стои и въпросът за грижата за пътниците в случай на неосъществени връзки между полети.

В този смисъл осезаема се оказва необходимостта от развитие на законодателството в областта на отговорността на въздушния превозвач при закъснение, отмяна на полет или отказан достъп на борда на въздухоплавателното средство. Бъдещите законодателни промени биха гарантирали правата и по-добрата защита на пътниците, претърпели вреди при въздушен транспорт.