

Общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке и отмены либо долговременной задержки рейсов. Постановление (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС

- [Статья 1. Предмет](#)
- [Статья 2. Определения](#)
- [Статья 3. Сфера применения](#)
- [Статья 4. Отказ в посадке](#)
- [Статья 5. Отмена рейса](#)
- [Статья 6. Задержка](#)
- [Статья 7. Право на компенсацию](#)
- [Статья 8. Право на возмещение либо альтернативный маршрут](#)
- [Статья 9. Право на заботу](#)
- [Статья 10. Повышение и понижение класса обслуживания](#)
- [Статья 11. Лица с ограниченной подвижностью или особыми потребностями](#)
- [Статья 12. Иные виды компенсации](#)
- [Статья 13. Право на взыскание в порядке регресса](#)
- [Статья 14. Обязанность информирования пассажиров об их правах](#)
- [Статья 15. Исключения от освобождения от обязательств](#)
- [Статья 16. Нарушения](#)
- [Статья 17. Отчет](#)
- [Статья 18. Аннуляция](#)
- [Статья 19. Вступление в силу](#)
- [Заявление Комиссии](#)

от 11 февраля 2004 г.,

устанавливающее общие правила компенсации и помощи пассажирам в случае отказа в посадке и отмены либо долговременной задержки рейсов, аннулирующее Постановление (ЕЕС) № 295/91

(Текст действителен для Европейской экономической зоны)

перевод Travel.ru

Европейский парламент и совет Европейского Союза,

Учитывая Соглашение об образовании Европейского Сообщества и, в частности, Статью 80(2) данного Соглашения,

Учитывая законопроект, внесенный Комиссией [\(1\)](#),

Учитывая мнение Европейского Комитета по экономическим и социальным вопросам [\(2\)](#),

По результатам обсуждения с Комитетом по делам регионов,

Действуя в соответствии с процедурой, описанной в Статье 251 Соглашения [\(3\)](#), в свете совместного текста, одобренного Согласительным комитетом 1 декабря 2003 г.,

Принимая во внимание следующие обстоятельства:

- (1) Действия Сообщества в области воздушных перевозок должны быть направлены, в числе прочего, на обеспечение высокого уровня безопасности пассажиров. Кроме того, следует уделить максимальное внимание соблюдению общих требований защиты потребителей.
- (2) Отказ в посадке и отмена либо длительная задержка полетов являются источником серьезных проблем и неудобства для пассажиров.
- (3) Несмотря на то, что Постановление Совета ЕС (ЕЕС) № 295/91 от 4 февраля 1991 г., устанавливающее общие правила компенсации при отказе в посадке для авиатранспорта, летающего по расписанию, позволило обеспечить пассажирам базовую защиту, количество пассажиров, которым против их воли отказывают в посадке, остается чересчур высоким, как и число пассажиров, страдающих от отмены рейсов или длительных задержек.
- (4) Таким образом, Сообществу следует повысить стандарты защиты, описанные в упомянутом Постановлении, что позволит усилить права пассажиров и обеспечить гармонизированные условия для авиаперевозчиков в условиях либерализованного рынка.
- (5) Поскольку различия между авиаперевозками, осуществляющимися по расписанию, и теми, которые осуществляются вне его, все сильнее стираются, усиленная защита прав должна распространяться на пассажиров не только регулярных, но и чартерных рейсов, включая рейсы, входящие в состав туров с полным обслуживанием.
- (6) Защита, предоставляемая пассажирам, отправляющимся из аэропортов, находящихся в странах-участниках ЕС, должна быть распространена также на тех, кто отправляется из аэропортов, находящихся в третьих странах, в страны, входящие в состав ЕС, если полет осуществляется авиаперевозчиком одной из стран Сообщества.
- (7) С целью обеспечения эффективного применения данного Постановления обозначенные в нем обязанности должны быть возложены на обслуживающего авиаперевозчика, выполняющего перевозку или намеренного ее выполнить, на собственных воздушных судах либо на судах, арендованных с экипажем или без него, либо на любой другой основе.
- (8) Данное Постановление не ограничивает обслуживающего авиаперевозчика в праве требовать компенсации с любого лица, включая третьих лиц, в соответствии с законом.
- (9) Вместо того, чтобы отказывать пассажирам в посадке, авиаперевозчики должны стремиться к сокращению количества пассажиров, которым против их воли отказывают в посадке, при помощи активного поиска желающих отказаться от брони в обмен на дополнительные бонусы, а также полностью компенсировать неудобства тем пассажирам, которые все-таки получили отказ.
- (10) Пассажиры, против своей воли получившие отказ в посадке, должно быть предоставлено право либо отменить поездку с возмещением стоимости билета, либо продолжить поездку на удобных для них условиях, и в случае вынужденного ожидания рейса авиаперевозчик обязан должным образом о них позаботиться.
- (11) Пассажиры, добровольно отказывающиеся от брони, также должны иметь право отменить путешествие с возмещением стоимости билетов либо продолжить его в удобных для них условиях, поскольку они сталкиваются с такими же

- сложностями, как и пассажиры, которым отказывают в посадке против их воли.
- (12) Следует также уменьшить количество проблем и неудобств для пассажиров, вызванных отменой рейсов. Для этого авиаперевозчиков необходимо обязать информировать пассажиров об отмене рейсов до назначенного часа отправления и в дополнение предлагать им разумные варианты замены, чтобы пассажиры имели возможность принять необходимые меры. В случае, если авиаперевозчик не выполнит данных условий, он должен предложить пассажирам материальную компенсацию, за исключением случаев, когда отмена рейса происходит по чрезвычайным обстоятельствам, которых не удалось бы избежать даже в случае принятия всех возможных мер предосторожности.
- (13) Пассажиры, чьи рейсы были отменены, должны иметь возможность получить компенсацию за билет либо изменить маршрут своей поездки подходящим для них образом, и в случае ожидания более позднего рейса авиаперевозчик обязан должным образом о них позаботиться.
- (14) Согласно Монреальской конвенции, обязанности обслуживающего авиаперевозчика должны быть ограничены или сняты в случаях, когда события оказываются вызваны чрезвычайными обстоятельствами, которых не удалось бы избежать даже в случае принятия всех возможных мер предосторожности. Такие обстоятельства, в частности, включают в себя события, происходящие из-за политической нестабильности, метеорологических условий, несовместимых с выполнением рейса, угрозы безопасности, непредвиденных рисков, связанных с нарушением техники безопасности полета, и забастовок, влияющих на работу обслуживающего авиаперевозчика.
- (15) Чрезвычайные обстоятельства следует считать наступившими в случае, когда решение руководства воздушным сообщением в отношении отдельно взятого воздушного судна в отдельно взятый день становится причиной длительной задержки, задержки на всю ночь, или отмены одного или большего количества рейсов с участием данного воздушного судна, даже в случае, если авиаперевозчиком были приняты все возможные меры, чтобы избежать задержки или отмены рейсов.
- (16) Данное Постановление не распространяется на случаи, когда тур с полным обслуживанием отменяется по причинам, не связанным с отменой рейса.
- (17) Авиаперевозчик обязан должным образом позаботиться о пассажирах, чьи рейсы откладываются на определенный срок; кроме того, пассажиры должны иметь возможность отменить свою поездку с возмещением стоимости билетов или продолжить ее на удобных для них условиях.
- (18) Авиаперевозчик имеет право ограничить дополнительные услуги для пассажиров, ожидающих альтернативного или задержанного рейса, или отказаться предоставлять их вовсе, если оказание таких услуг может повлечь за собой дополнительную задержку.
- (19) Действующие авиаперевозчики должны обеспечивать комфортные условия для путешествия лиц с ограниченной подвижностью и сопровождающих их пассажиров.
- (20) Пассажиры должны быть в полной мере проинформированы об имеющихся у них правах в случае отказа в посадке или длительной задержки рейса, чтобы у них была возможность воспользоваться этими правами.

(21) Страны-участницы должны установить правила относительно санкций, которые будут применяться при нарушении положений данного Постановления, и обеспечить применение таких санкций. Санкции должны быть эффективными, соразмерными нарушениям и достаточно убедительными.

(22) Страны-участницы должны обеспечивать и контролировать выполнение авиаперевозчиками условий данного Постановления, а также назначить руководящий орган, который будет весть исполнением подобного рода функций. Контроль за соблюдением условий Постановления не влияет на право пассажиров и авиаперевозчиков обращаться за законным удовлетворением в суд согласно законным процедурам, действительным в стране их местонахождения.

(23) Комиссия берет на себя обязанность проанализировать применение данного Постановления и, в частности, оценить возможность распространения его действия на всех пассажиров, вступающих в контрактные отношения с туроператором или авиаперевозчиком страны Сообщества при отправлении из аэропорта третьей страны в аэропорт в стране-участнице Сообщества.

(24) Договоренности о расширении сотрудничества в области использования аэропорта Гибралтара были согласованы в Лондоне 2 декабря 1987 года Королевством Испания и Соединенным Королевством в совместном заявлении, составленном министрами иностранных дел обеих стран. Эти договоренности еще не вступили в силу.

(25) Постановление (ЕЕС) №295/91 соответственно аннулируется,

Постановили:

Статья 1. Предмет

1. Данное Постановление устанавливает, согласно приводящимся здесь условиям, минимальные права для пассажиров в случаях, когда:
 - (а) им отказывают в посадке против их воли;
 - (б) их рейс отменяется;
 - (в) их рейс задерживается.
2. Применение данного Постановления к аэропорту Гибралтара следует рассматривать безотносительно к юридическим позициям Королевства Испания и Соединенного Королевства по поводу спора о суверенитете над территорией, на которой располагается аэропорт.
3. Следует воздержаться от применения данного Постановления к аэропорту Гибралтара до тех пор, пока не вступят в силу договоренности, изложенные в совместном заявлении, составленном министрами иностранных дел Королевства Испания и Соединенного Королевства 2 декабря 1987 года. Правительства Испании и Соединенного Королевства проинформируют Совет о дате вступления договоренностей в силу.

Статья 2. Определения

В контексте данного Постановления:

- (а) "авиаперевозчик" означает предприятие, занимающееся воздушными перевозками и обладающее действующей лицензией на этот род деятельности;
- (б) "обслуживающий авиаперевозчик" означает авиаперевозчика, который

осуществляет или намеревается осуществить рейс по контракту с пассажиром или представляя другое юридическое или физическое лицо, заключившее контракт с данным пассажиром;

(в) "авиаперевозчик из страны Сообщества" означает авиаперевозчика с действующей лицензией на данный род деятельности, выданной страной-участницей Сообщества в соответствии с положениями Постановления Совета (ЕЕС) №2407/92 от 23 июля 1992 года о лицензировании авиаперевозчиков (5);

(г) "туроператор" означает, за исключением авиаперевозчиков, организатора в значении, определение которого дано в Статье 2, пункт 2, Директивы Совета 90/314/ЕЕС от 13 июня 1990 г. о турпакетах, организованном отдыхе и турах с полным обслуживанием (6);

(д) "полное обслуживание" означает услуги, перечисленные в Статье 2, пункт 1, Директивы 90/314/ЕЕС;

(е) "билет" означает действующий документ, дающий право на перевозку, или какой-либо его эквивалент в безбумажной форме, включая электронную форму, выданный или санкционированный авиаперевозчиком или его уполномоченным представителем;

(ж) "бронь" означает, что пассажир обладает билетом или другим доказательством того, что бронирование им места было признано и зарегистрировано авиаперевозчиком или туроператором;

(з) "пункт назначения" означает конечный пункт путешествия, обозначенный на билете, предъявленном на стойке регистрации или, в случае полета с пересадкой, пункт назначения последнего перелета; для соблюдения изначально запланированного времени прибытия альтернативные стыковочные рейсы учитываться не должны;

(и) "лицо с ограниченной подвижностью" означает любое лицо, чья подвижность при использовании транспорта ограничена в силу любой физической недееспособности (поражения органов чувств или двигательной недостаточности), интеллектуальной недостаточности, возраста или по любой другой причине, и требующее в этой связи особого внимания и особых мер для пользования услугами, обычно предоставляемыми пассажирам;

(к) "отказ в посадке" обозначает отказ в перевозке пассажиров данным рейсом, несмотря на их прибытие на посадку согласно с условиями, указанными в Статье 3 (2), за исключением случаев, когда отказ в посадке производится по уважительным причинам, связанным со здоровьем или безопасностью пассажиров, либо недостатком документов, необходимых для путешествия;

(л) "доброволец" означает лицо, которое прибыло на посадку согласно с условиями, указанными в Статье 3 (2) и дало позитивный ответ на запрос авиаперевозчика в случае вызова пассажиров, желающих отказаться от брони в обмен на дополнительные бонусы.

(м) "отмена" означает неосуществление ранее спланированного рейса, на который было забронировано по меньшей мере одно место.

Статья 3. Сфера применения

1. Данное Постановление касается:

(а) пассажиров, отправляющихся из аэропортов, расположенных на

территории стран-участниц Сообщества, на которые распространяется действие Соглашения;

(б) пассажиров, отправляющихся из аэропортов, расположенных в третьих странах, в аэропорты, находящиеся на территории стран-участниц Сообщества, на которые распространяется действие Соглашения, за исключением тех из них, которые получили бонусы или компенсацию, а также помощь, в упомянутых третьих странах, если обслуживающий рейс авиаперевозчик является авиаперевозчиком из страны Сообщества.

2. Параграф 1 действителен в условиях, когда пассажиры:
 - (а) имеют подтвержденную бронь на указанный рейс и, за исключением случаев отмены, описанных в Статье 5, являются на регистрацию - согласно правилам и в период времени, заранее указанный письменно (в том числе и в электронной форме) авиаперевозчиком, туроператором или уполномоченным туристическим агентом, либо, если время не указано, - не позднее чем за 45 минут до указанного времени вылета; либо
 - (б) пересекаются авиаперевозчиком или туроператором с рейса, на который у них была бронь, на другой рейс, вне зависимости от причины пересадки.
3. Данное Постановление не касается пассажиров, путешествующих бесплатно либо по сниженному тарифу, билеты по которому не поступают в открытую продажу ни прямым, ни косвенным образом. Однако оно касается тех пассажиров, чьи билеты были получены через посредство бонусной программы поощрения постоянных клиентов авиакомпании или другой коммерческой бонусной программы, проводимой авиаперевозчиком или туроператором.
4. Данное Постановление касается только пассажиров, путешествующих моторизованными воздушными судами с неподвижным крылом.
5. Данное Постановление касается всех обслуживающих авиаперевозчиков, предоставляющих услуги по перевозке пассажиров, описанные в параграфах 1 и 2. В случаях, когда обслуживающий перевозчик, не вступавший в контрактные отношения с пассажиром, выполняет обязательства, подпадающие под действие данного Постановления, следует считать, что авиаперевозчик выполняет эти действия от лица персоны, находящейся в контрактных отношениях с данным пассажиром.
6. Данное Постановление не должно затрагивать права пассажиров, определенные в Директиве 90/314/ЕЕС. Данное постановление не относится к случаям, когда тур с полным обслуживанием отменяется по причинам, не имеющим отношения к отмене рейса.

Статья 4. Отказ в посадке

1. Когда у обслуживающего авиаперевозчика имеется веская причина ожидать, что некоторым пассажирам будет отказано в посадке на рейс, первым долгом ему следует попытаться выявить пассажиров, желающих отказаться от своей брони в обмен на дополнительные бонусы на условиях, оговариваемых совместно данными пассажирами и обслуживающим

авиаперевозчиком. Добровольцы должны получать помощь в соответствии со Статьей 8, каковая помощь оказывается в дополнение к бонусам, упомянутым в данном параграфе.

2. Если в ответ на запрос авиаперевозчика не находится достаточного количества добровольцев, чтобы позволить всем пассажирам, имеющим бронь, совершить посадку на рейс, обслуживающий авиаперевозчик имеет право отказать пассажирам в посадке против их воли.
3. Если пассажирам отказывают в посадке против их воли, обслуживающий авиаперевозчик должен немедленно компенсировать им их неудобства в соответствии со Статьей 7 и оказать им помощь в соответствии со статьями 8 и 9.

Статья 5. Отмена рейса

1. В случае отмены рейса пассажиры, которых затрагивает отмена, имеют:
 - (а) право на помощь со стороны обслуживающего авиаперевозчика в соответствии со Статьей 8; а также
 - (б) право на помощь со стороны обслуживающего авиаперевозчика в соответствии со Статьями 9(1)(а) и 9(2), а также, в случае пересадки, вследствие которой ожидаемое время отправления нового рейса по меньшей мере на сутки отстоит от времени, когда планировалось отправление отмененного рейса, на помощь, описанную в Статье 9(1)(б) и 9(1)(в); а также
 - (в) право на компенсацию со стороны обслуживающего перевозчика в соответствии со Статьей 7, за исключением случаев, когда:
 - (i) пассажиров проинформировали об отмене рейса по меньшей мере за две недели до назначенного времени вылета; либо
 - (ii) пассажиров информируют об отмене в период времени между двумя неделями и семью днями до назначенного времени вылета и предлагают им альтернативный вариант поездки, который позволяет им отправиться в нужном направлении не более чем за два часа до назначенного времени вылета и прибыть в конечный пункт назначения менее чем на четыре часа позже назначенного времени прибытия; либо
 - (iii) пассажиров информируют об отмене менее чем за семь дней до назначенного времени вылета и предлагают им альтернативный вариант поездки, который позволяет им отправиться в нужном направлении не более чем за час до назначенного времени вылета и прибыть в конечный пункт назначения менее чем на два часа позже назначенного времени прибытия.
2. В момент информирования пассажиров об отмене рейса им должны быть даны пояснения касательно возможных альтернативных вариантов поездки.
3. Обслуживающий авиаперевозчик не обязан выплачивать компенсацию в соответствии со Статьей 7, если ему удастся доказать, что отмена была вызвана чрезвычайными обстоятельствами, которых не удалось бы избежать даже в случае принятия всех возможных мер предосторожности.

4. Бремя доказательств, касающихся факта информирования пассажира об отмене рейса и момента информирования, ложится на обслуживающего авиаперевозчика.

Статья 6. Задержка

1. Когда у обслуживающего авиаперевозчика имеется веская причина ожидать задержки отправления рейса по отношению к назначенному времени отправления:
 - (а) на два часа или более в случае полетов на расстояние 1500 километров или менее; либо
 - (б) на три часа или более для всех полетов внутри Сообщества на расстояние более 1500 километров и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 километров; либо
 - (в) на четыре часа или более для всех полетов, не относящихся к категориям (а) или (б),
обслуживающий авиаперевозчик должен предложить пассажирам:
 - (i) помощь, описанную в Статье 9(1)(а) и 9(2); а также
 - (ii) когда имеется веская причина ожидать, что время отлета откладывается по меньшей мере на сутки по отношению к ранее объявленному времени, помощь, описанную в Статье 9(1)(б) и 9(1)(в); а также
 - (iii) когда время задержки составляет по меньшей мере пять часов, помощь, описанную в Статье 8(1)(а).
2. Так или иначе, помощь должна быть предложена на протяжении временных рамок, установленных выше для каждого упомянутого интервала расстояний.

Статья 7. Право на компенсацию

1. В случаях, подпадающих под действие данной Статьи, пассажиры должны получить компенсацию в размере:
 - (а) EUR 250 для всех полетов на расстояние в 1500 километров или менее;
 - (б) EUR 400 для всех полетов внутри Сообщества на расстояние более 1500 километров и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 километров;
 - (в) EUR 600 для всех полетов, не относящихся к категориям (а) или (б).При определении дальности полета за основу следует брать последний пункт назначения, в который пассажир не сможет прибыть в заранее назначенное время по причине отказа в посадке или отмены рейса.
2. Когда пассажирам предлагается альтернативный маршрут путешествия в конечную точку назначения в виде альтернативного рейса в соответствии со Статьей 8, время прибытия которого не превышает запланированное время прибытия изначально забронированного рейса
 - (а) на два часа для всех полетов на расстояние в 1500 километров или менее; либо
 - (б) на три часа для всех полетов внутри Сообщества на расстояние более 1500 километров и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 километров; либо

- (в) на четыре часа для всех полетов, не относящихся к категориям (а) или (б),
обслуживающий авиаперевозчик имеет право уменьшить размер компенсации, упомянутой в параграфе 1, на 50%.
3. Компенсация, упомянутая в параграфе 1, должна быть выплачена наличными, электронным банковским переводом, платежными поручениями или чеками, либо, с письменного согласия пассажира, чеками путешественника и/или другими услугами.
 4. Расстояния, приведенные в параграфах 1 и 2, следует вычислять по дуге большого круга.

Статья 8. Право на возмещение либо альтернативный маршрут

1. В случаях, подпадающих под действие данной Статьи, пассажирам следует предлагать выбор между:
 - (а) – возмещением, которое выплачивается в течение семи дней способами, перечисленными в Статье 7(3), полной стоимости билета по цене, по которой он был приобретен, за часть или части не совершенного путешествия, и за часть или части совершенного путешествия, если рейс более не служит изначальной цели в соответствии с планом путешествия пассажира, равно как и, в случаях, когда это применимо,
 - за обратный рейс к первому пункту отправления, в кратчайший срок;
 - (б) альтернативным маршрутом путешествия к окончательному пункту назначения, в сравнимых условиях, в кратчайший срок; либо
 - (в) альтернативным маршрутом путешествия, в сравнимых условиях, к окончательному пункту назначения в более поздний срок по выбору пассажира, в зависимости от наличия мест на рейсе.
2. Параграф 1(а) также относится к пассажирам, чьи рейсы входят в состав турпакета, за исключением права на возмещение стоимости, если таковое возникает согласно Директиве 90/314/ЕЕС.
3. В случаях, когда город или область обслуживается несколькими аэропортами, и обслуживающий авиаперевозчик предлагает пассажиру рейс, приземляющийся в аэропорту, отличном от изначально забронированного пассажиром, стоимость трансфера пассажира из этого альтернативного аэропорта либо в тот, который был им изначально забронирован, либо в другое близкое местоположение согласно договоренности с пассажиром, ложится на обслуживающего авиаперевозчика.

Статья 9. Право на заботу

1. В случаях, подпадающих под действие данной Статьи, пассажирам должны быть бесплатно предложены:
 - (а) еда и освежающие напитки в разумном объеме в зависимости от времени ожидания;
 - (б) проживание в гостинице в случаях, когда:
 - пассажирам необходимо провести в ожидании одну или более ночей, либо
 - необходимо задержаться на время, превышающее изначально

- запланированное пассажиром;
- (в) транспортировку из аэропорта в место проживания (гостиницу или другое место).
2. В дополнение к этому, пассажиры имеют право на два бесплатных телефонных звонка, сообщения по телексу или факсу, либо электронные письма.
 3. При применении данной Статьи обслуживающему авиаперевозчику следует с особым вниманием отнестись к нуждам лиц с ограниченной подвижностью и любых сопровождающих их лиц, равно как и к нуждам детей, путешествующих без сопровождения.

Статья 10. Повышение и понижение класса обслуживания

1. В случаях, когда обслуживающий авиаперевозчик перемещает пассажира классом выше относительно того класса, в который был приобретен билет, он не имеет права требовать доплаты за обслуживание.
2. Если обслуживающий авиаперевозчик помещает пассажира в класс ниже того, в который был приобретен билет, он обязан в течение семи дней способами, перечисленными в Статье 7(3), возместить
 - (а) 30% стоимости билета для всех полетов на расстояние в 1500 километров или менее, либо
 - (б) 50% стоимости билета для всех полетов внутри Сообщества на расстояние более 1500 километров, за исключением полетов между европейской территорией стран-участниц ЕС и заморскими департаментами Франции, и для всех прочих полетов на расстояние от 1500 до 3500 километров, либо
 - (с) 75% стоимости билета для всех полетов, не относящихся к категориям (а) или (б), включая полеты между европейской территорией стран-участниц ЕС и заморскими департаментами Франции.

Статья 11. Лица с ограниченной подвижностью или особыми потребностями

1. Обслуживающие авиаперевозчики должны отдавать приоритет обслуживанию лиц с ограниченной подвижностью и любых лиц либо сертифицированных служебных собак, которые их сопровождают, равно как и детей, путешествующих без сопровождения.
2. В случаях отказа в посадке, отмены и задержек любой длительности, лица с ограниченной подвижностью и любые сопровождающие их лица, равно как и дети, путешествующие без сопровождения, имеют право на проявление заботы в соответствии со Статьей 9 в кратчайшие сроки.

Статья 12. Иные виды компенсации

1. Данное Постановление не отменяет прав пассажира на иные виды компенсации. Компенсация, начисленная согласно требованиям данного Постановления, может быть вычтена из компенсации иного вида.
2. Не отменяя соответствующих норм и правил национальных законов, включая предписания прецедентного права, параграф 1 не касается

пассажиров, добровольно отказавшихся от своей брони на условиях, описанных в Статье 4(1).

Статья 13. Право на взыскание в порядке регресса

В случаях, когда обслуживающий авиаперевозчик выплачивает компенсацию или выполняет иные обязательства, возложенные на него данным Постановлением, ни одно из положений данного Постановления не может быть истолковано как ограничивающее его право на требование компенсации от любого лица, включая третьих лиц, в соответствии с применимыми законами. В частности, данное Постановление никоим образом не ограничивает право авиаперевозчика требовать возмещения ущерба от туроператора или иного лица, в контракте с которым находится обслуживающий авиаперевозчик. Подобным же образом, ни одно из положений данного Постановления не может быть истолковано как ограничивающее право туроператора или третьего лица, за исключением пассажира, находящегося в контрактных отношениях с обслуживающим авиаперевозчиком, требовать возмещения ущерба либо компенсации от обслуживающего авиаперевозчика в соответствии с применимыми и соответствующими законами.

Статья 14. Обязанность информирования пассажиров об их правах

1. Обслуживающий авиаперевозчик обязан обеспечить, чтобы рядом со стойками регистрации имелось разборчиво написанное объявление, оформленное таким образом, чтобы текст его был хорошо виден пассажирам: "Если вам отказали в посадке, либо ваш рейс отменен или задержан на два или более часа, требуйте на стойке регистрации или у пункта выхода на посадку текст, в котором изложены ваши права, в особенности те, что касаются компенсации и помощи".
2. Обслуживающий авиаперевозчик, отказывающий в посадке или отменяющий рейс, обязан обеспечить всех пассажиров, которых касаются эти его действия, письменным уведомлением, в котором изложены правила компенсации и помощи в соответствии с данным Постановлением. Эквивалентное уведомление должно также предоставляться каждому пассажиру, которого затронула задержка рейса на два или более часа. Пассажирам также следует предоставлять в письменной форме контактную информацию ответственного органа страны, упоминающегося в Статье 16.
3. По отношению к слепым и слабовидящим положения данной Статьи следует применять с использованием подходящих альтернативных способов подачи информации.

Статья 15. Исключения от освобождения от обязательств

1. Обязательства по отношению к пассажирам, проистекающие из данного Постановления, не могут быть ограничены или сняты, в частности, в порядке частичной отмены или путем включения ограничительной статьи в договор о перевозке.
2. Если, несмотря на вышесказанное, по отношению к пассажиру применяется такая частичная отмена или ограничительная статья договора, либо если

пассажир не получает корректной информации о таких правах и в силу этого соглашается на компенсацию в меньшем размере, чем положено согласно данному Постановлению, пассажир имеет право обратиться за рассмотрением данного случая в компетентный суд либо иной орган для получения дополнительной компенсации.

Статья 16. Нарушения

1. Каждая страна-участница Сообщества обязана выделить руководящий орган, который будет весть выполнением данного Постановления по отношению к полетам, производящимся из аэропортов, находящихся на территории данной страны, а также полетам в данные аэропорты из третьих стран. В случае необходимости этот орган должен принимать меры для обеспечения соблюдения прав пассажиров. Страны-участницы Сообщества обязаны проинформировать Комиссию о выделении руководящего органа в соответствии с данным параграфом.
2. Не отменяя содержания Статьи 12, каждый пассажир имеет право подавать жалобы в любой орган, определенный в параграфе 1, либо в любой другой компетентный орган, уполномоченный страной-участницей, на то, что он считает нарушениями данного постановления, в любом аэропорту, расположенном на территории страны-участницы, либо по отношению к любому полету из третьей страны в аэропорт, расположенный на данной территории.
3. Санкции, устанавливаемые странами-участницами по отношению к нарушениям данного Постановления, должны быть эффективными, соразмерными нарушениям и достаточно убедительными.

Статья 17. Отчет

Комиссия обязуется отчитаться перед Европейским Парламентом и Советом ЕС к 1 января 2007 года о действии и результатах применения данного Постановления, в особенности что касается:

- частоты случаев отказа в посадке и отмены рейсов,
- возможного распространения сферы действия данного Постановления на пассажиров, вступающих в контрактные отношения с авиаперевозчиком из страны Сообщества или обладающих бронью, которая является частью турпакета, к которому относится Директива 90/314/ЕЕС, и которые отправляются из аэропортов третьей страны в аэропорт в стране-участнице Сообщества рейсами, не обслуживаемыми авиаперевозчиками из страны Сообщества,
- возможного пересмотра размеров компенсации, обозначенных в Статье 7(1).

При необходимости отчет будет сопровождаться законодательными предложениями.

Статья 18. Аннуляция

Постановление (ЕЕС) №295/91 аннулируется.

Статья 19. Вступление в силу

Данное Постановление вступает в силу 17 февраля 2005 года.
Данное Постановление является обязательным к выполнению во всей своей полноте и напрямую касается всех стран-участниц Сообщества.

Страсбург, 11 февраля 2004.

От лица Европейского Парламента
Президент П. Кокс

От лица Совета
Президент М. МакДауэлл

(1) OJ C 103 E, 30.4.2002, стр. 225 и OJ C 71 E, 25.3.2003, стр. 188.

(2) OJ C 241, 7.10.2002, стр. 29.

(3) Мнение Европейского Парламента от 24 октября 2002 (OJ C 300 E, 11.12.2003, стр. 443), Позиция Совета от 18 марта 2003 (OJ C 125 E, 27.5.2003, стр. 63) и Позиция Европейского Парламента от 3 июля 2003. Законодательная резолюция Европейского Парламента от 18 декабря 2003 и Решение Совета от 26 января 2004.

(4) OJ L 36, 8.2.1991, стр. 5.

(5) OJ L 240, 24.8.1992, стр. 1.

(6) OJ L 158, 23.6.1990, стр. 59.

Заявление Комиссии

Комиссия отзывает свои намерения способствовать добровольным соглашениям или вносить предложения о расширении спектра действия мер защиты пассажиров в Сообществе на другие виды транспорта, в частности, на железнодорожное и морское сообщение.