

ЕВРОПЕЙСКИЙ СОЮЗ
РЕГЛАМЕНТ (ЕС) N 261/2004 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА
ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ОБЩИХ ПРАВИЛ В ОБЛАСТИ КОМПЕНСАЦИИ И
СОДЕЙСТВИЯ ПАССАЖИРАМ В СЛУЧАЕ ОТКАЗА В ПОСАДКЕ, ОТМЕНЫ
ИЛИ ДЛИТЕЛЬНОЙ ЗАДЕРЖКИ АВИАРЕЙСА И ОБ ОТМЕНЕ
РЕГЛАМЕНТА (ЕЭС) N 295/91
(Страсбург, 11 февраля 2004 года)

<*> Перевод с французского с учетом англоязычной редакции документа к.ю.н. Четверикова
А.О.

Европейский парламент и Совет Европейского Союза,
руководствуясь Договором об учреждении Европейского сообщества и, в частности, параграфом
2 его статьи 80,

на основании Предложения Комиссии <*>,

<*> JO C 103 E du 30.4.2002, p. 225 и JO C 71 E du 25.3.2003, p. 188. - Прим. оригинала.

с учетом Заключения Европейского экономического и социального комитета <*>,

<*> JO C 241 du 7.10.2002, p. 29. - Прим. оригинала.

после консультации с Комитетом регионов,
постановляя в соответствии с процедурой, предусмотренной в статье 251 Договора <*>, на
основании совместного проекта, одобренного 1 декабря 2003 г. согласительным комитетом,

<*> Заключение Европейского парламента от 24 октября 2002 г. (JO C 300 E du 11.12.2003, p. 443), общая позиция Совета от 18 марта 2003 г. (JO C 125 E du 27.5.2003, p. 63) и позиция Европейского парламента от 3 июля 2003 г. Законодательная резолюция Европейского парламента от 18 декабря 2003 г. и Решение Совета от 26 января 2004 г. - Прим. оригинала.

принимая во внимание нижеследующее:

1) деятельность Сообщества в сфере воздушного транспорта должна, в частности, ставить целью гарантировать высокий уровень защиты пассажиров. Кроме того, следует в полной мере учитывать потребности защиты потребителей в целом.

2) отказ в посадке, отмена или длительная задержка авиарейсов порождают серьезные трудности и неудобства для пассажиров.

3) хотя Регламент (ЕЭС) N 295/91 Совета от 4 февраля 1991 г. об установлении общих правил в отношении системы компенсации за отказ в посадке в регулярных воздушных перевозках <*> установил базовую защиту для пассажиров, количество пассажиров, которым отказывается в посадке против их воли, остается очень высоким, так же как и количество пассажиров, которых затрагивают отмены без предварительного предупреждения или длительные задержки авиарейсов.

<*> JO L 36 du 8.2.1991, p. 5. - Прим. оригинала.

4) следовательно, Сообществу надлежит повысить стандарты защиты, установленные упомянутым Регламентом, как в интересах усиления прав пассажиров, так и для обеспечения того, чтобы авиаперевозчики могли осуществлять свою деятельность в одинаковых условиях на либерализованном рынке <*>.

<*> Имеется в виду единый "внутренний рынок" ЕС как пространство без внутренних границ, в котором обеспечивается свободное передвижение товаров, лиц, услуг и капиталов (статья 14 Договора об учреждении Европейского сообщества/статья 26 Договора о функционировании Европейского Союза в редакции Лиссабонского договора 2007 г.). - Прим. перев.

5) поскольку различие между регулярными и нерегулярными услугами воздушного транспорта имеет тенденцию к исчезновению, подобная защита должна распространяться не только на пассажиров регулярных авиарейсов, но и на пассажиров нерегулярных авиарейсов, в том числе авиарейсов, являющихся составной частью туристических поездок.

6) защита, предоставляемая пассажирам, отправляющимся из аэропорта, расположенного в одном из государств-членов, должна быть распространена на пассажиров, которые отправляются из аэропорта, расположенного в третьей стране, в аэропорт, расположенный в одном из государств-членов, когда авиарейс выполняет перевозчик Сообщества.

7) чтобы гарантировать эффективное применение настоящего Регламента, вытекающие из него обязанности должны возлагаться на фактического авиаперевозчика, который выполняет или намеревается выполнить авиарейс, независимо от того, является ли он собственником самолета, выступает ли самолет объектом договора аренды с экипажем или без экипажа, или же фактический авиаперевозчик действует в рамках любого другого режима.

8) настоящий Регламент не должен ограничивать право фактического авиаперевозчика требовать возмещения убытков у любого лица, в том числе у третьего лица, в соответствии с применимым законодательством.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

9) следует уменьшить количество пассажиров, которым отказывается в посадке против их воли, за счет требования от авиаперевозчиков, чтобы они обращались к добровольцам, готовым отказаться от своего бронирования в обмен на определенные льготы, вместо того, чтобы отказывать пассажирам в посадке, и за счет выплаты полной компенсации пассажирам, которым, в конечном счете, было отказано в посадке.

10) пассажиры, которым отказано в посадке против их воли, должны иметь возможность отменить свой авиарейс и получить обратно стоимость своего билета или продолжить авиарейс на удовлетворительных условиях, и должны получать адекватную заботу во время ожидания последующего авиарейса.

11) добровольцы <*> также должны иметь возможность отменить свой авиарейс и получить обратно стоимость своего билета или продолжить авиарейс на удовлетворительных условиях, поскольку они сталкиваются с такими же трудностями поездки, как и пассажиры, которым отказано в посадке против их воли.

<*> См. пункт "к" статьи 2. - Прим. перев.

12) следует также смягчить трудности и неудобства для пассажиров, вызываемые отменами авиарейсов. Для этого необходимо побуждать перевозчиков к тому, чтобы они информировали пассажиров об отменах до запланированного времени отправления и, кроме того, предлагали разумную пересадку на другой маршрут таким образом, чтобы пассажиры могли предпринять другие меры. Если авиаперевозчики не могут сделать это, то они должны выплачивать пассажирам компенсацию, кроме случаев, когда отмена вызвана чрезвычайными обстоятельствами, которых невозможно было бы избежать, даже в случае принятия всех разумных мер.

13) пассажиры, авиарейс которых отменен, должны иметь возможность получить обратно стоимость своего билета и возможность пересадки на другой маршрут на удовлетворительных условиях; а также получать адекватную заботу во время ожидания последующего авиарейса.

14) как и в рамках Монреальской конвенции <*>, обязательства фактических авиаперевозчиков должны быть ограничены или фактические авиаперевозчики должны освободиться от ответственности, если событие вызвано чрезвычайными обстоятельствами, которых невозможно было бы избежать даже в случае принятия всех разумных мер. Подобные обстоятельства, в частности, могут возникать в случаях политической нестабильности, метеорологических условий, не совместимых с выполнением соответствующего авиарейса, рисков, связанных с безопасностью, непредвиденных неисправностей, способных сказаться на безопасности авиарейса, а также забастовок, влияющих на работу фактического авиаперевозчика.

<*> Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (подписана в Монреале 28 мая 1999 г.). Монреальская конвенция заменила между ее государствами-участниками положения одноименной Конвенции 1929 г. (Варшавской конвенции от 12 октября 1929 г.). Самостоятельной стороной Монреальской конвенции выступает ЕС. - Прим. перев.

15) следует признавать наличие чрезвычайного обстоятельства в том случае, если решение в области управления воздушным сообщением, относящееся к конкретному самолету в конкретную

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

дату, имеет своим последствием длительную задержку авиарейса, перенос авиарейса на следующий день или отмену одного или нескольких авиарейсов этого самолета, даже если авиаперевозчиком были предприняты все разумные меры с целью избежать задержек или отмен.

16) настоящий Регламент не должен применяться в случае отмены туристической поездки по иным причинам, чем отмена авиарейса.

17) пассажиры, авиарейс которых задержан на определенный срок, должны получать заботу и иметь возможность отменить свой авиарейс и получить обратно стоимость своего билета или продолжить авиарейс в удовлетворительных условиях.

18) забота о пассажирах, которые ожидают альтернативного или задержанного авиарейса, может быть ограничена или в ней может быть отказано, если предоставление такой заботы способно вызвать еще более длительную задержку.

19) фактические авиаперевозчики должны удовлетворять особые потребности пассажиров с ограниченной мобильностью и любых сопровождающих их лиц.

20) пассажиры должны в полной мере информироваться о своих правах в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса, чтобы иметь возможность эффективно осуществлять эти права.

21) государства-члены должны определить режим санкций, действующих в случае нарушения настоящего Регламента, и обеспечить их применение. Эти санкции должны быть эффективными, соразмерными и обладать предупредительным эффектом.

22) государства-члены должны обеспечивать общее применение своими авиаперевозчиками настоящего Регламента, контролировать его применение и назначить соответствующее учреждение, ответственное за обеспечение его применения. Контроль не должен наносить ущерба правам пассажиров и перевозчиков требовать возмещения убытков в судах в соответствии с процедурами, предусмотренными национальным правом.

23) комиссия должна анализировать применение настоящего Регламента и оценить, в частности, возможность распространения его сферы применения на всех пассажиров, связанных договором с туроператором или перевозчиком Сообщества, которые отправляются из аэропорта, расположенного в третьей стране, в аэропорт расположенный на территории одного из государств-членов.

24) меры, предусматривающие более активное сотрудничество в использовании аэропорта Гибралтара, были согласованы 2 декабря 1987 г. в Лондоне Королевством Испания и Соединенным Королевством в Совместной декларации министров иностранных дел двух стран. Эти меры, однако, еще не вступили в действие.

25) регламент (ЕЭС) N 295/91, соответственно, подлежит отмене,

приняли настоящий Регламент:

Статья 1

Предмет

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

1. Настоящий Регламент устанавливает на определенных им условиях минимальные права пассажиров в следующих ситуациях:

- a) в случае отказа в посадке против их воли;
- b) в случае отмены их авиарейса;
- c) в случае задержки их авиарейса.

2. Применение настоящего Регламента к аэропорту Гибралтара понимается без ущерба соответствующим правовым позициям Королевства Испания и Соединенного Королевства в отношении спора по поводу суверенитета над территорией, на которой расположен этот аэропорт.

3. Применение настоящего Регламента к аэропорту Гибралтара откладывается до введения в действие мер, согласованных в Совместной декларации от 2 декабря 1987 г. министров иностранных дел Королевства Испания и Соединенного Королевства. Правительства Королевства Испания и Соединенного Королевства проинформируют Совет о дате этого введения в действие.

Статья 2

Определения

В целях настоящего Регламента:

a) под "авиаперевозчиком" понимается предприятие воздушного транспорта, обладающее действительной эксплуатационной лицензией;

b) под "фактическим авиаперевозчиком" понимается авиаперевозчик, который выполняет или намеревается выполнить авиарейс согласно договору, заключенному с пассажиром, либо от имени другого юридического или физического лица, заключившего договор с этим пассажиром;

c) под "перевозчиком Сообщества" понимается авиаперевозчик, обладающей эксплуатационной лицензией, выданной одним из государств-членов в соответствии с положениями Регламента (ЕЭС) N 2407/92 Совета от 23 июня 1992 г. о лицензировании авиаперевозчиков <*>;

<*> JO L 240 du 24.8.1992, p. 1. - Прим. оригинала.

d) под "туроператором", за исключением авиаперевозчика, понимается организатор в значении пункта 2 статьи 2 Директивы 90/314/ЕЭС Совета от 13 июня 1990 г. о турах на организацию путешествий, отпусков и круговых поездок <*>;

<*> JO L 158 du 23.6.1990, p. 59. - Прим. оригинала. Туроператором ("организатором") в Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

значении пункта 2 статьи 2 Директивы 90/314/ЕЭС признается лицо, которое на постоянной основе занимается деятельностью по формированию туров, продает или представляет их на продажу напрямую или через розничных посредников (турагентов). - Прим. перев.

е) под "туром" понимаются услуги, определенные в пункте 1 статьи 2 Директивы 90/314/ЕЭС <*>;

<*> Понятие "тур" в Директиве 90/314/ЕЭС охватывает комплексы туристических услуг, предоставляемых по заранее согласованной твердой цене, при условии, что они оказываются на протяжении не менее 24 часов или включают в себя размещение на ночлег. Тур должен охватывать, как минимум, два из трех следующих видов услуг: перевозка; размещение; другие туристические услуги, не являющиеся вспомогательными по отношению к перевозке или размещению и составляющие значительную часть тура. - Прим. перев.

ф) под "билетом" понимается действительный документ, удостоверяющий право на транспортную перевозку, или эквивалентное средство в нематериальной, в том числе электронной форме, выданное или санкционированное авиаперевозчиком или его уполномоченным представителем;

г) под "бронированием" понимается факт наличия у пассажира билета или иного доказательства, указывающего на принятие или регистрацию бронирования авиаперевозчиком или туроператором;

h) под "конечным местом назначения" понимается место назначения, обозначенное в билете, представленном на стойку регистрации, или - в случае авиарейсов с пересадками - место назначения последнего авиарейса; имеющиеся в наличии альтернативные варианты авиарейсов с пересадками не принимаются во внимание, если соблюдено изначально запланированное время прибытия;

і) под "лицом с ограниченной мобильностью" понимается любое лицо, мобильность которого при использовании транспортного средства ограничена ввиду физического недостатка (относящегося к органам чувств или двигательному аппарату, постоянного или временного), психического расстройства, возраста или любой другой причины, создающей для него препятствия, и ситуация которого требует особого внимания и адаптации к его потребностям услуг, предоставляемых в распоряжение всем пассажирам;

ј) под "отказом в посадке" признается отказ осуществить авиарейсом перевозку пассажиров несмотря на то, что они прибыли на посадку при соблюдении условий, установленных в параграфе 2 статьи 3, кроме случаев, когда отказ им в посадке является разумно обоснованным, в частности, по соображениям здоровья, поддержания или предотвращения угроз безопасности, или ненадлежащих документов на поездку <*>.

<*> Под "документами на поездку" (здесь и в других источниках права ЕС) имеются в виду, прежде всего, паспорта или иные заменяющие их удостоверения личности. - Прим. перев.

к) под "добровольцем" понимается лицо, которое прибыло на посадку при соблюдении условий, установленных в параграфе 2 статьи 3, и по просьбе авиаперевозчика выражает готовность отказаться

от своего подтвержденного бронирования в обмен на льготы;

1) под "отменой" понимается невыполнение ранее запланированного авиарейса, на котором было забронировано, как минимум, одно место.

Статья 3

Сфера применения

1. Настоящий Регламент применяется:

а) к пассажирам, отправляющимся из аэропорта, расположенного на территории государства-члена, к которой применяется Договор <*>,

<*> Под "территорией государства-члена, к которой применяется Договор", понимаются территории всех 27 государств-членов ЕС, перечисленных в статье 299 Договора об учреждении Европейского сообщества ("Договора"). Согласно той же статье некоторые территории, находящиеся под юрисдикцией государств-членов, полностью или частично исключены из-под действия положений Договора. В частности, это исключение касается "заморских стран и территорий" (Гренландия, Новая Каледония и некоторые другие островные территории государств-членов, перечисленные в приложении II к Договору). После вступления в силу Лиссабонского договора 2007 г. правила территориальной сферы применения, аналогичные вышеуказанным, будут содержаться в статье 55 Договора о Европейском Союзе и статье 355 Договора о функционировании Европейского Союза. - Прим. перев.

б) к пассажирам, отправляющимся из аэропорта, расположенного в третьей стране, в аэропорт, расположенный на территории государства-члена, к которой применяется Договор, кроме случаев, когда указанные пассажиры получили льготы или компенсацию и содействие в этой третьей стране, - если фактический авиаперевозчик, который выполняет соответствующий авиарейс, является перевозчиком Сообщества.

2. Параграф 1 применяется при условии, что пассажиры:

а) располагают подтвержденным бронированием на соответствующий авиарейс и, кроме предусмотренного в статье 5 случая отмены авиарейса, прибывают на регистрацию:

- как предусмотрено и во время, указанное заранее и в письменной форме (в том числе электронным путем) авиаперевозчиком, туроператором или уполномоченным турагентом,

или, если время не указано,

- не позднее, чем за 45 минут до объявленного времени отправления; или

б) были пересажены авиаперевозчиком или туроператором с авиарейса, в отношении которого они располагали бронированием, на другой авиарейс независимо от причины такой пересадки.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

3. Настоящий Регламент не применяется к пассажирам, которые путешествуют бесплатно или по уменьшенному тарифу, прямо или косвенно не доступному всем лицам. Однако он применяется к пассажирам, обладающим билетом, выданным авиаперевозчиком или туроператором в рамках программы привлечения клиентуры или других коммерческих программ.

4. Настоящий Регламент применяется только к пассажирам, перевозимым моторизированными самолетами с фиксированными крыльями.

5. Настоящий Регламент применяется к любому фактическому авиаперевозчику, который обеспечивает перевозку указанных в параграфах 1 и 2 пассажиров. Если фактический авиаперевозчик, который не заключал договор с пассажиром, исполняет обязанности, вытекающие из настоящего Регламента, то он считается действующим от имени лица, которое заключало договор с этим пассажиром.

6. Настоящий Регламент не затрагивает права пассажиров, установленные Директивой 90/314/ЕЭС. Настоящий Регламент не применяется в случаях, когда туристическая поездка отменена по иным причинам, чем отмена авиарейса.

Статья 4

Отказ в посадке на авиарейс

1. В случае если фактический авиаперевозчик разумно предполагает отказать в посадке на авиарейс, то он сначала обращается к добровольцам, готовым отказаться от своего бронирования в обмен на определенные льготы на условиях, которые подлежат установлению по взаимному согласию между заинтересованными пассажирами и фактическим авиаперевозчиком. Помимо предусмотренных в настоящем параграфе льгот добровольцы получают содействие в соответствии со статьей 8.

2. Если количество добровольцев является недостаточным, чтобы обеспечить возможность посадки остальных пассажиров, располагающих бронированием, то фактический авиаперевозчик может отказать пассажирам в посадке против их воли.

3. Если фактический авиаперевозчик отказывает пассажирам в посадке против их воли, то он немедленно выплачивает им компенсацию в соответствии со статьей 7 и предлагает им содействие в соответствии со статьями 8 и 9.

Статья 5

Отмена авиарейса

1. В случае отмены авиарейса заинтересованным пассажирам:

a) фактическим авиаперевозчиком предлагается содействие в соответствии со статьей 8;

b) фактическим авиаперевозчиком предлагается содействие в соответствии с пунктом "а" параграфа 1 и параграфом 2 статьи 9, а также - в случае пересадки на другой маршрут, когда разумно ожидаемое время отправления нового авиарейса приходится, как минимум, на следующий день после запланированного отправления отмененного авиарейса, - содействие, предусмотренное в пунктах "b" и "с" параграфа 1 статьи 9, и

с) обеспечивается право на компенсацию со стороны фактического авиаперевозчика в соответствии со статьей 7, кроме случаев, когда они были проинформированы об отмене авиарейса:

i) как минимум, за две недели до запланированного времени отправления, или

ii) от двух недель до семи дней до запланированного времени отправления, если им предложена пересадка на другой маршрут, позволяющая отправиться, самое раннее, за два часа до запланированного времени отправления и достичь своего конечного места назначения по истечении менее четырех часов после запланированного времени прибытия, или

iii) менее чем за семь дней до запланированного времени отправления, если им предложена пересадка на другой маршрут, позволяющая отправиться, самое раннее, за один час до запланированного времени отправления и достичь своего конечного места назначения по истечении менее двух часов после запланированного времени прибытия.

2. Когда пассажиры информируются об отмене авиарейса, им должны предоставляться сведения о возможных альтернативных транспортных маршрутах.

3. Фактический авиаперевозчик не обязан выплачивать предусмотренную в статье 7 компенсацию, если он способен доказать, что отмена авиарейса вызвана чрезвычайными обстоятельствами, которых невозможно было бы избежать даже в случае принятия всех разумных мер <*>.

<*> См. пункты 14 и 15 преамбулы. - Прим. перев.

4. На фактического авиаперевозчика возлагается бремя доказывания того, что он проинформировал пассажиров об отмене авиарейса, а также бремя доказывания срока, в течение которого он сообщил подобную информацию.

Статья 6

Задержка авиарейса

1. В случае если фактический авиаперевозчик разумно предполагает, что авиарейс будет задержан по отношению к запланированному времени отправления:

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

а) на два часа или более в случае авиарейсов дальностью до 1500 километров включительно, или

б) на три часа или более в случае авиарейсов внутри Сообщества дальностью свыше 1500 километров и всех других авиарейсов дальностью от 1500 до 3500 километров, или

с) на четыре часа или более в случае всех авиарейсов, которые не подпадают под действие пунктов "а" или "б",

то фактический авиаперевозчик предлагает пассажирам:

i) содействие, предусмотренное в пункте "а" параграфа 1 и параграфе 2 статьи 9, и

ii) когда разумно ожидаемое время отправления приходится, как минимум, на следующий день после первоначально объявленного, содействие, предусмотренное в пунктах "б" и "с" параграфа 1 статьи 9, и

iii) когда задержка составляет не менее пяти часов, содействие, предусмотренное в пункте "а" параграфа 1 статьи 8.

2. В любом случае в рамках установленных выше сроков содействие должно предлагаться применительно к каждой шкале расстояний.

Статья 7

Право на компенсацию

1. Когда сделана отсылка к настоящей статье, пассажиры получают компенсацию в размере:

а) 250 евро применительно ко всем авиарейсам дальностью до 1500 километров включительно;

б) 400 евро применительно ко всем авиарейсам внутри Сообщества дальностью свыше 1500 километров и ко всем другим авиарейсам дальностью от 1500 до 3500 километров;

с) 600 евро применительно ко всем авиарейсам, которые не подпадают под действие пунктов "а" или "б".

При определении расстояния за основу берется последнее место назначения, в которое отказ в посадке или отмена авиарейса задержат прибытие пассажира после запланированного времени.

2. В случае если согласно статье 8 пассажиру предлагается пересадка в направлении его конечного места назначения на другой авиарейс, время прибытия которого не превышает запланированное время прибытия первоначально забронированного авиарейса:

а) более чем на два часа применительно ко всем авиарейсам дальностью до 1500 километров включительно, или

б) на три часа применительно ко всем авиарейсам внутри Сообщества дальностью свыше 1500 километров и ко всем другим авиарейсам дальностью от 1500 до 3500 километров, или

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

с) на четыре часа применительно ко всем авиарейсам, которые не подпадают под действие пунктов "а" или "б",

то фактический авиаперевозчик может уменьшить размер предусмотренной в параграфе 1 компенсации на 50%.

3. Предусмотренная в параграфе 1 компенсация выплачивается в наличной форме, посредством электронного банковского перевода, банковского перевода или чека либо - с письменного согласия пассажира - в форме ваучеров на проезд и/или других услуг.

4. Указанные в параграфах 1 и 2 расстояния измеряются по методу кратчайшего пути.

Статья 8

Право на возврат уплаченных сумм

или на пересадку на другой маршрут

1. Когда сделана отсылка к настоящей статье, пассажирам предлагается выбор между:

а) - возвратом полной стоимости билета в течение семи дней в порядке, предусмотренном в параграфе 3 статьи 7, по цене, по которой был приобретен билет, в отношении неосуществленной части или неосуществленных частей поездки и в отношении уже осуществленной части или уже осуществленных частей поездки, если авиарейс становится бесполезным с точки зрения изначального плана поездки пассажиров, вместе с, когда уместно,

- обратным авиарейсом в их первоначальный пункт отправления при первой возможности;

б) пересадкой на другой маршрут в направлении их конечного места назначения в сопоставимых условиях перевозки и при первой возможности, или

с) пересадкой на другой маршрут в направлении их конечного места назначения в сопоставимых условиях перевозки в более позднюю дату по их усмотрению при наличии свободных мест.

2. Пункт "а" параграфа 1 также применяется к пассажирам, авиарейс которых является составной частью туристической поездки, за исключением вопросов, относящихся к праву на возврат уплаченных сумм, когда такое право вытекает из Директивы 90/314/ЕЭС.

3. В случае города, агломерации или региона, в которых имеется несколько аэропортов, если фактический авиаперевозчик предлагает пассажиру авиарейс, прибывающий в аэропорт, отличный от первоначально предусмотренного, то фактический авиаперевозчик принимает на себя расходы по перемещению пассажира между аэропортом прибытия и первоначально предусмотренным аэропортом или другим близким к нему местом назначения, согласованным с пассажиром.

Статья 9

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Право на заботу

1. Когда сделана отсылка к настоящей статье, пассажирам бесплатно предлагаются:

а) прохладительные напитки и питание в достаточном количестве с учетом длительности ожидания;

б) размещение в гостинице в случаях, когда:

- возникает необходимость в местопребывании на протяжении одной или нескольких ночей, или

- возникает необходимость в местопребывании, дополнительном к тому, на которое рассчитывал пассажир;

с) перевозку между аэропортом и местом размещения (гостиницей или иным).

2. Кроме того, пассажиру предлагается возможность бесплатно произвести два телефонных звонка или бесплатно отправить две телеграммы, два письма по факсимильной связи или два сообщения по электронной почте.

3. В ходе применения настоящей статьи фактический авиаперевозчик должен уделять особое внимание потребностям лиц с ограниченной мобильностью и любых сопровождающих их лиц, а также потребностям детей без сопровождения.

Статья 10

Перевод в более высокий или более низкий класс

1. Если фактический авиаперевозчик помещает пассажира в более высокий класс чем тот, на которой был приобретен билет, то он не может требовать никакой дополнительной оплаты.

2. Если фактический авиаперевозчик помещает пассажира в более низкий класс чем тот, на который был приобретен билет, то в течение семи дней в порядке, предусмотренном в параграфе 3 статьи 7, он возвращает:

а) 30% цены билета применительно ко всем авиарейсам дальностью до 1500 километров включительно, или

б) 50% стоимости билета применительно ко всем авиарейсам внутри Сообщества дальностью свыше 1500 километров, за исключением авиарейсов между европейской территорией государств-членов и заморскими департаментами Франции, а также применительно ко всем другим авиарейсам дальностью от 1500 до 3500 километров, или

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

с) 75% стоимости билета применительно ко всем авиарейсам, которые не подпадают под действие пунктов "а" или "б", включая авиарейсы между европейской территорией государств-членов и заморскими департаментами Франции.

Статья 11

Лица с ограниченной мобильностью и другие лица с особыми потребностями

1. Фактические авиаперевозчики отдают приоритет лицам с ограниченной мобильностью и любым сопровождающим их лицам или удостоверенным собакам-поводырям, а также детям без сопровождения.

2. В случае отказа в посадке, отмены или задержки авиарейса независимо от ее длительности лица с ограниченной мобильностью и любые сопровождающие их лица, а также дети без сопровождения в соответствии со статьей 9 имеют право на заботу, которая предоставляется им как можно скорее.

Статья 12

Дополнительная компенсация

1. Настоящий Регламент применяется без ущерба праву пассажира на дополнительную компенсацию. Из суммы подобной компенсации может вычитаться сумма компенсации, предоставленной согласно настоящему Регламенту.

2. Без ущерба уместным принципам и правилам национального права, в том числе судебной практике, параграф 1 не применяется к пассажирам, которые добровольно отказались от своего бронирования в соответствии с параграфом 1 статьи 4.

Статья 13

Право на возмещение убытков

В случаях, когда фактический авиаперевозчик выплачивает компенсацию или исполняет другие обязанности, возлагаемые на него согласно настоящему Регламенту, ни одно из положений настоящего Регламента не может быть истолковано как ограничивающее его право требовать возмещения убытков у любого лица, в том числе у третьих лиц, в соответствии с применимым национальным правом. В частности, настоящий Регламент ни в чем не ограничивает право фактического авиаперевозчика требовать возмещения убытков у туроператора или иного лица, с которым фактический авиаперевозчик заключил договор. Аналогичным образом, ни одно из положений настоящего Регламента не может быть истолковано как ограничивающее право туроператора или третьего лица, отличного от пассажира, с которым фактический авиаперевозчик заключил договор, требовать возмещения убытков у фактического авиаперевозчика в соответствии с применимыми уместными законами.

Статья 14

Обязанность информировать пассажиров об их правах

1. Фактический авиаперевозчик обеспечивает, чтобы в зоне регистрации на видном месте было вывешено объявление со следующим текстом, напечатанным хорошо различимыми буквами: "Если Вам отказано в посадке или если Ваш авиарейс отменен или задержан не менее чем на два часа, спрашивайте на стойке регистрации или на входе на посадку текст, излагающий Ваши права, в частности, права в области компенсации и содействия".

2. Фактический авиаперевозчик, который отказывает в посадке или отменяет авиарейс, предоставляет каждому заинтересованному пассажиру письменное уведомление, воспроизводящее правила компенсации и содействия в соответствии с положениями настоящего Регламента. Он также предоставляет это уведомление любому пассажиру, авиарейс которого задержан не менее чем на два часа. Координаты национального учреждения, назначенного в соответствии со статьей 16, также предоставляются в письменной форме пассажиру.

3. В отношении слепых и лиц со слабым зрением положения настоящей статьи применяется с использованием уместных альтернативных средств.

Статья 15

Недопустимость изъятий

1. Изложенные в настоящем Регламенте обязанности по отношению к пассажирам не могут ограничиваться или отменяться, в частности, путем изъятия или ограничительного условия в договоре перевозки.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

2. Если, тем не менее, подобное изъятие или ограничительное условие применено в отношении пассажира, либо если пассажир был не проинформирован надлежащим образом о своих правах и по этой причине согласился на компенсацию меньшую, чем предусмотрена настоящим Регламентом, то данный пассажир вправе возбуждать необходимые процедуры в компетентных судах или учреждениях с целью получения дополнительной компенсации.

Статья 16

Нарушения

1. Каждое государство-член назначает учреждение, ответственное за применение настоящего Регламента в отношении авиарейсов из аэропортов, расположенных на его территории, и авиарейсов из третьих стран в подобные аэропорты. Когда уместно, это учреждение принимает меры, необходимые для обеспечения соблюдения прав пассажиров. Государства-члены уведомляют Комиссию об учреждениях, назначенных ими согласно настоящему параграфу.

2. Без ущерба статье 12 каждый пассажир может обращаться к любому учреждению, назначенному согласно параграфу 1, или к любому другому компетентному учреждению, назначенному государством-членом, с жалобой, касающейся нарушения настоящего Регламента в любом аэропорту, расположенном на территории государства-члена, или касающейся любого авиарейса из третьей страны в аэропорт, расположенный на этой территории.

3. Санкции, устанавливаемые государствами-членами за нарушения настоящего Регламента, должны быть эффективными, соразмерными и обладать предупредительным эффектом.

Статья 17

Доклад

Не позднее 1 января 2007 г. Комиссия представляет Европейскому парламенту и Совету доклад о действии и результатах настоящего Регламента, в частности, о:

- частоте отказов в посадке на авиарейсы и отмен авиарейсов;

- возможном распространении сферы применения настоящего Регламента на пассажиров, связанных договором с перевозчиком Сообщества или забронировавшим авиарейс, который выступает составной частью "туристической поездки", подпадающей под действие Директивы 90/314/ЕЭС, когда подобные пассажиры отправляются из аэропорта, расположенного в третьей стране, в аэропорт, расположенный в одном из государств-членов, авиарейсами, выполняемыми не авиаперевозчиками Сообщества;

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

- возможном пересмотре предусмотренных в параграфе 1 статьи 7 размеров компенсации.

Указанный доклад, при необходимости, сопровождается законодательными предложениями.

Статья 18

Отмена

Регламент (ЕЭС) N 295/91 отменяется.

Статья 19

Вступление в силу

1. Настоящий Регламент вступает в силу 17 февраля 2005 г.

Настоящий Регламент является обязательным в полном объеме и подлежит прямому применению во всех государствах-членах.

Совершено в Страсбурге 11 февраля 2004 г.

(Подписи)

**REGULATION (EC) No 261/2004 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL
ESTABLISHING COMMON RULES ON COMPENSATION AND ASSISTANCE TO PASSENGERS
IN THE EVENT OF DENIED BOARDING AND OF CANCELLATION OR LONG DELAY OF
FLIGHTS, AND REPEALING REGULATION (EEC) No 295/91
(Strasbourg, 11.II.2004)**

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

(Text with EEA relevance)

The European Parliament and the Council of the European Union,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 80 (2) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission <*>,

<*> OJ C 103 E, 30.4.2002, p. 225 and OJ C 71 E, 25.3.2003, p. 188.

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee <*>,

<*> OJ C 241, 7.10.2002, p. 29.

After consulting the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251 of the Treaty <*>, in the light of the joint text approved by the Conciliation Committee on 1 December 2003,

<*> Opinion of the European Parliament of 24 October 2002 (OJ C 300 E, 11.12.2003, p. 443), Council Common Position of 18 March 2003 (OJ C 125 E, 27.5.2003, p. 63) and Position of the European Parliament of 3 July 2003. Legislative Resolution of the European Parliament of 18 December 2003 and Council Decision of 26 January 2004.

Whereas:

(1) Action by the Community in the field of air transport should aim, among other things, at ensuring a high level of protection for passengers. Moreover, full account should be taken of the requirements of consumer protection in general.

(2) Denied boarding and cancellation or long delay of flights cause serious trouble and inconvenience to passengers.

(3) While Council Regulation (EEC) No 295/91 of 4 February 1991 establishing common rules for a denied boarding compensation system in scheduled air transport <*> created basic protection for passengers, the number of passengers denied boarding against their will remains too high, as does that affected by cancellations without warning and that affected by long delays.

<*> OJ L 36, 8.2.1991, p. 5.

(4) The Community should therefore raise the standards of protection set by that Regulation both to strengthen the rights of passengers and to ensure that air carriers operate under harmonised conditions in a liberalised market.

(5) Since the distinction between scheduled and non-scheduled air services is weakening, such protection should apply to passengers not only on scheduled but also on non-scheduled flights, including those forming part of package tours.

(6) The protection accorded to passengers departing from an airport located in a Member State should be extended to those leaving an airport located in a third country for one situated in a Member State, when a Community carrier operates the flight.

(7) In order to ensure the effective application of this Regulation, the obligations that it creates should rest with the operating air carrier who performs or intends to perform a flight, whether with owned aircraft, under dry or wet lease, or on any other basis.

(8) This Regulation should not restrict the rights of the operating air carrier to seek compensation from any person, including third parties, in accordance with the law applicable.

(9) The number of passengers denied boarding against their will should be reduced by requiring air carriers to call for volunteers to surrender their reservations, in exchange for benefits, instead of denying passengers boarding, and by fully compensating those finally denied boarding.

(10) Passengers denied boarding against their will should be able either to cancel their flights, with reimbursement of their tickets, or to continue them under satisfactory conditions, and should be adequately cared for while awaiting a later flight.

(11) Volunteers should also be able to cancel their flights, with reimbursement of their tickets, or continue them under satisfactory conditions, since they face difficulties of travel similar to those experienced by passengers denied boarding against their will.

(12) The trouble and inconvenience to passengers caused by cancellation of flights should also be reduced. This should be achieved by inducing carriers to inform passengers of cancellations before the scheduled time of departure and in addition to offer them reasonable re-routing, so that the passengers can make other arrangements. Air carriers should compensate passengers if they fail to do this, except when the cancellation occurs in extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

(13) Passengers whose flights are cancelled should be able either to obtain reimbursement of their tickets or to obtain re-routing under satisfactory conditions, and should be adequately cared for while awaiting a later flight.

(14) As under the Montreal Convention, obligations on operating air carriers should be limited or excluded in cases where an event has been caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken. Such circumstances may, in particular, occur in cases of political instability, meteorological conditions incompatible with the operation of the flight concerned, security risks, unexpected flight safety shortcomings and strikes that affect the operation of an operating air carrier.

(15) Extraordinary circumstances should be deemed to exist where the impact of an air traffic management decision in relation to a particular aircraft on a particular day gives rise to a long delay, an overnight delay, or the cancellation of one or more flights by that aircraft, even though all reasonable measures had been taken by the air carrier concerned to avoid the delays or cancellations.

(16) In cases where a package tour is cancelled for reasons other than the flight being cancelled, this Regulation should not apply.

(17) Passengers whose flights are delayed for a specified time should be adequately cared for and should be able to cancel their flights with reimbursement of their tickets or to continue them under satisfactory conditions.

(18) Care for passengers awaiting an alternative or a delayed flight may be limited or declined if the provision of the care would itself cause further delay.

(19) Operating air carriers should meet the special needs of persons with reduced mobility and any persons accompanying them.

(20) Passengers should be fully informed of their rights in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, so that they can effectively exercise their rights.

(21) Member States should lay down rules on sanctions applicable to infringements of the provisions of this Regulation and ensure that these sanctions are applied. The sanctions should be effective, proportionate and dissuasive.

(22) Member States should ensure and supervise general compliance by their air carriers with this Regulation and designate an appropriate body to carry out such enforcement tasks. The supervision should not affect the rights of passengers and air carriers to seek legal redress from courts under procedures of national law.

(23) The Commission should analyse the application of this Regulation and should assess in particular the opportunity of extending its scope to all passengers having a contract with a tour operator or with a Community carrier, when departing from a third country airport to an airport in a Member State.

(24) Arrangements for greater cooperation over the use of Gibraltar airport were agreed in London on 2 December 1987 by the Kingdom of Spain and the United Kingdom in a joint declaration by the Ministers of Foreign Affairs of the two countries. Such arrangements have yet to enter into operation.

(25) Regulation (EEC) No 295/91 should accordingly be repealed,

Have adopted this regulation:

Article 1

Subject

1. This Regulation establishes, under the conditions specified herein, minimum rights for passengers when:

- (a) they are denied boarding against their will;
- (b) their flight is cancelled;
- (c) their flight is delayed.

2. Application of this Regulation to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.

3. Application of this Regulation to Gibraltar airport shall be suspended until the arrangements in the Joint

Declaration made by the Foreign Ministers of the Kingdom of Spain and the United Kingdom on 2 December 1987 enter into operation. The Governments of Spain and the United Kingdom will inform the Council of such date of entry into operation.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Regulation:

(a) "air carrier" means an air transport undertaking with a valid operating licence;

(b) "operating air carrier" means an air carrier that performs or intends to perform a flight under a contract with a passenger or on behalf of another person, legal or natural, having a contract with that passenger;

(c) "Community carrier" means an air carrier with a valid operating licence granted by a Member State in accordance with the provisions of Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air

<*>;

<*> OJ L 240, 24.8.1992, p. 1.

(d) "tour operator" means, with the exception of an air carrier, an organiser within the meaning of Article 2, point 2, of Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

<*>;

<*> OJ L 158, 23.6.1990, p. 59.

(e) "package" means those services defined in Article 2, point 1, of Directive 90/314/EEC;

(f) "ticket" means a valid document giving entitlement to transport, or something equivalent in paperless form, including electronic form, issued or authorised by the air carrier or its authorised agent;

(g) "reservation" means the fact that the passenger has a ticket, or other proof, which indicates that the reservation has been accepted and registered by the air carrier or tour operator;

(h) "final destination" means the destination on the ticket presented at the check-in counter or, in the case of directly connecting flights, the destination of the last flight; alternative connecting flights available shall not be

taken into account if the original planned arrival time is respected;

(i) "person with reduced mobility" means any person whose mobility is reduced when using transport because of any physical disability (sensory or locomotory, permanent or temporary), intellectual impairment, age or any

other cause of disability, and whose situation needs special attention and adaptation to the person's needs of the services

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

made available to all passengers;

(j) "denied boarding" means a refusal to carry passengers on a flight, although they have presented themselves for boarding under the conditions laid down in Article 3 (2), except where there are reasonable grounds to deny them boarding, such as reasons of health, safety or security, or inadequate travel documentation;

(k) "volunteer" means a person who has presented himself for boarding under the conditions laid down in Article 3 (2) and responds positively to the air carrier's call for passengers prepared to surrender their reservation in exchange for benefits;

(l) "cancellation" means the non-operation of a flight which was previously planned and on which at least one place was reserved.

Article 3

Scope

1. This Regulation shall apply:

(a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies;

(b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier.

2. Paragraph 1 shall apply on the condition that passengers:

(a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5, present themselves for check-in,

- as stipulated and at the time indicated in advance and in writing (including by electronic means) by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent,

or, if no time is indicated,

- not later than 45 minutes before the published departure time; or

(b) have been transferred by an air carrier or tour operator from the flight for which they held a reservation to another flight, irrespective of the reason.

3. This Regulation shall not apply to passengers travelling free of charge or at a reduced fare not available directly or indirectly to the public. However, it shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme or other commercial programme by an air carrier or tour operator.

4. This Regulation shall only apply to passengers transported by motorised fixed wing aircraft.

5. This Regulation shall apply to any operating air carrier providing transport to passengers covered by paragraphs 1 and 2. Where an operating air carrier which has no contract with the passenger performs obligations

under this Regulation, it shall be regarded as doing so on behalf of the person having a contract with that passenger.

6. This Regulation shall not affect the rights of passengers under Directive 90/314/EEC. This Regulation shall not apply in cases where a package tour is cancelled for reasons other than cancellation of the flight.

Article 4

Denied boarding

1. When an operating air carrier reasonably expects to deny boarding on a flight, it shall first call for volunteers to surrender their reservations in exchange for benefits under conditions to be agreed between the passenger concerned and the operating air carrier. Volunteers shall be assisted in accordance with Article 8, such assistance being additional to the benefits mentioned in this paragraph.
2. If an insufficient number of volunteers comes forward to allow the remaining passengers with reservations to board the flight, the operating air carrier may then deny boarding to passengers against their will.
3. If boarding is denied to passengers against their will, the operating air carrier shall immediately compensate them in accordance with Article 7 and assist them in accordance with Articles 8 and 9.

Article 5

Cancellation

1. In case of cancellation of a flight, the passengers concerned shall:
 - (a) be offered assistance by the operating air carrier in accordance with Article 8; and
 - (b) be offered assistance by the operating air carrier in accordance with Article 9 (1) (a) and 9 (2), as well as, in event of re-routing when the reasonably expected time of departure of the new flight is at least the day after the departure as it was planned for the cancelled flight, the assistance specified in Article 9 (1) (b) and 9 (1) (c); and
 - (c) have the right to compensation by the operating air carrier in accordance with Article 7, unless:
 - (i) they are informed of the cancellation at least two weeks before the scheduled time of departure; or
 - (ii) they are informed of the cancellation between two weeks and seven days before the scheduled time of departure and are offered re-routing, allowing them to depart no more than two hours before the scheduled time of departure and to reach their final destination less than four hours after the scheduled time of arrival; or
 - (iii) they are informed of the cancellation less than seven days before the scheduled time of departure and are offered re-routing, allowing them to depart no more than one hour before the scheduled time of departure and to

reach their final destination less than two hours after the scheduled time of arrival.

2. When passengers are informed of the cancellation, an explanation shall be given concerning possible alternative transport.

3. An operating air carrier shall not be obliged to pay compensation in accordance with Article 7, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

4. The burden of proof concerning the questions as to whether and when the passenger has been informed of the cancellation of the flight shall rest with the operating air carrier.

Article 6

Delay

1. When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure:

(a) for two hours or more in the case of flights of 1500 kilometres or less; or

(b) for three hours or more in the case of all intra-Community flights of more than 1500 kilometres and of all other flights between 1500 and 3500 kilometres; or

(c) for four hours or more in the case of all flights not falling under (a) or (b),

passengers shall be offered by the operating air carrier:

(i) the assistance specified in Article 9 (1) (a) and 9 (2); and

(ii) when the reasonably expected time of departure is at least the day after the time of departure previously announced, the assistance specified in Article 9 (1) (b) and 9 (1) (c); and

(iii) when the delay is at least five hours, the assistance specified in Article 8 (1) (a).

2. In any event, the assistance shall be offered within the time limits set out above with respect to each distance bracket.

Article 7

Right to compensation

1. Where reference is made to this Article, passengers shall receive compensation amounting to:

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

(a) EUR 250 for all flights of 1500 kilometres or less;

(b) EUR 400 for all intra-Community flights of more than 1500 kilometres, and for all other flights between 1500 and 3500 kilometres;

(c) EUR 600 for all flights not falling under (a) or (b).

In determining the distance, the basis shall be the last destination at which the denial of boarding or cancellation will delay the passenger's arrival after the scheduled time.

2. When passengers are offered re-routing to their final destination on an alternative flight pursuant to Article 8, the arrival time of which does not exceed the scheduled arrival time of the flight originally booked

(a) by two hours, in respect of all flights of 1500 kilometres or less; or

(b) by three hours, in respect of all intra-Community flights of more than 1500 kilometres and for all other flights between 1500 and 3500 kilometres; or

(c) by four hours, in respect of all flights not falling under (a) or (b),

the operating air carrier may reduce the compensation provided for in paragraph 1 by 50%.

3. The compensation referred to in paragraph 1 shall be paid in cash, by electronic bank transfer, bank orders or bank cheques or, with the signed agreement of the passenger, in travel vouchers and/or other services.

4. The distances given in paragraphs 1 and 2 shall be measured by the great circle route method.

Article 8

Right to reimbursement or re-routing

1. Where reference is made to this Article, passengers shall be offered the choice between:

(a) - reimbursement within seven days, by the means provided for in Article 7 (3), of the full cost of the ticket at the price at which it was bought, for the part or parts of the journey not made, and for the part or parts already made if the flight is no longer serving any purpose in relation to the passenger's original travel plan, together with, when relevant,

- a return flight to the first point of departure, at the earliest opportunity;

(b) re-routing, under comparable transport conditions, to their final destination at the earliest opportunity; or

(c) re-routing, under comparable transport conditions, to their final destination at a later date at the passenger's convenience, subject to availability of seats.

2. Paragraph 1(a) shall also apply to passengers whose flights form part of a package, except for the right to reimbursement where such right arises under Directive 90/314/EEC.

3. When, in the case where a town, city or region is served by several airports, an operating air carrier offers a passenger a flight to an airport alternative to that for which the booking was made, the operating air carrier shall

bear

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

the cost of transferring the passenger from that alternative airport either to that for which the booking was made, or to another close-by destination agreed with the passenger.

Article 9

Right to care

1. Where reference is made to this Article, passengers shall be offered free of charge:

(a) meals and refreshments in a reasonable relation to the waiting time;

(b) hotel accommodation in cases

- where a stay of one or more nights becomes necessary, or

- where a stay additional to that intended by the passenger becomes necessary;

(c) transport between the airport and place of accommodation (hotel or other).

2. In addition, passengers shall be offered free of charge two telephone calls, telex or fax messages, or e-mails.

3. In applying this Article, the operating air carrier shall pay particular attention to the needs of persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as to the needs of unaccompanied children.

Article 10

Upgrading and downgrading

1. If an operating air carrier places a passenger in a class higher than that for which the ticket was purchased, it may not request any supplementary payment.

2. If an operating air carrier places a passenger in a class lower than that for which the ticket was purchased, it shall within seven days, by the means provided for in Article 7 (3), reimburse

(a) 30% of the price of the ticket for all flights of 1500 kilometres or less, or

(b) 50% of the price of the ticket for all intra-Community flights of more than 1500 kilometres, except flights between the European territory of the Member States and the French overseas departments, and for all other flights between 1500 and 3500 kilometres, or

(c) 75% of the price of the ticket for all flights not falling under (a) or (b), including flights between the European territory of the Member States and the French overseas departments.

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей Приладожья, Поморья и Прионежья – www.alppp.ru. Постоянно действующий третейский суд.

Article 11

Persons with reduced mobility or special needs

1. Operating air carriers shall give priority to carrying persons with reduced mobility and any persons or certified service dogs accompanying them, as well as unaccompanied children.

2. In cases of denied boarding, cancellation and delays of any length, persons with reduced mobility and any persons accompanying them, as well as unaccompanied children, shall have the right to care in accordance with Article 9 as soon as possible.

Article 12

Further compensation

1. This Regulation shall apply without prejudice to a passenger's rights to further compensation. The compensation granted under this Regulation may be deducted from such compensation.

2. Without prejudice to relevant principles and rules of national law, including case-law, paragraph 1 shall not apply to passengers who have voluntarily surrendered a reservation under Article 4 (1).

Article 13

Right of redress

In cases where an operating air carrier pays compensation or meets the other obligations incumbent on it under this Regulation, no provision of this Regulation may be interpreted as restricting its right to seek

compensation from any person, including third parties, in accordance with the law applicable. In particular, this Regulation shall

in no way restrict the operating air carrier's right to seek reimbursement from a tour operator or another person with whom the operating air carrier has a contract. Similarly, no provision of this Regulation may be interpreted as restricting the right of a tour operator or a third party, other than a passenger, with whom an operating air carrier has a contract, to seek reimbursement or compensation from the operating air carrier in accordance with applicable relevant laws.

Article 14

Obligation to inform passengers of their rights

1. The operating air carrier shall ensure that at check-in a clearly legible notice containing the following text is displayed in a manner clearly visible to passengers: "If you are denied boarding or if your flight is cancelled or delayed for at least two hours, ask at the check-in counter or boarding gate for the text stating your rights, particularly with regard to compensation and assistance".

2. An operating air carrier denying boarding or cancelling a flight shall provide each passenger affected with a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation. It shall also provide each passenger affected by a delay of at least two hours with an equivalent notice. The contact details of the designated body referred to in Article 16 shall also be given to the passenger in written form.

3. In respect of blind and visually impaired persons, the provisions of this Article shall be applied using appropriate alternative means.

Article 15

Exclusion of waiver

1. Obligations vis-a-vis passengers pursuant to this Regulation may not be limited or waived, notably by a derogation or restrictive clause in the contract of carriage.

2. If, nevertheless, such a derogation or restrictive clause is applied in respect of a passenger, or if the passenger is not correctly informed of his rights and for that reason has accepted compensation which is inferior to that provided for in this Regulation, the passenger shall still be entitled to take the necessary proceedings before the competent courts or bodies in order to obtain additional compensation.

Article 16

Infringements

1. Each Member State shall designate a body responsible for the enforcement of this Regulation as regards flights from airports situated on its territory and flights from a third country to such airports. Where appropriate,

Не является официальной версией, бесплатно предоставляется членам Ассоциации лесопользователей

body shall take the measures necessary to ensure that the rights of passengers are respected. The Member States shall inform the Commission of the body that has been designated in accordance with this paragraph.

2. Without prejudice to Article 12, each passenger may complain to any body designated under paragraph 1, or to any other competent body designated by a Member State, about an alleged infringement of this Regulation at any airport situated on the territory of a Member State or concerning any flight from a third country to an airport situated on that territory.

3. The sanctions laid down by Member States for infringements of this Regulation shall be effective, proportionate and dissuasive.

Article 17

Report

The Commission shall report to the European Parliament and the Council by 1 January 2007 on the operation and the results of this Regulation, in particular regarding:

- the incidence of denied boarding and of cancellation of flights,
- the possible extension of the scope of this Regulation to passengers having a contract with a Community carrier or holding a flight reservation which forms part of a "package tour" to which Directive 90/314/EEC applies and who depart from a third-country airport to an airport in a Member State, on flights not operated by Community air carriers,
- the possible revision of the amounts of compensation referred to in Article 7 (1).

The report shall be accompanied where necessary by legislative proposals.

Article 18

Repeal

Regulation (EEC) No 295/91 shall be repealed.

Article 19

Entry into force

This Regulation shall enter into force on 17 February 2005.

This Regulation shall be binding in its entirety and directly applicable in all Member States.

Done at Strasbourg, 11 February 2004.