

Правни проблеми във връзка с отговорността на превозвача при въздушния превоз на пътници

Виктория Русанова*

Резюме: Анализът на проблемите на действащата правна уредба на отговорността на превозвача при въздушния превоз на пътници следва да обхване както вътрешните актове, така и тези от правото на ЕС и международните договори, като в резултат от него са изведени съществуващи в българския Закон за гражданското въздухоплаване празноти и с оглед тяхното преодоляване са направени съответни предложения де леге ференда за изменения и допълнения на цитирания нормативен акт. Подробният анализ на действащата национална правна уредба изисква съпоставката ѝ с правото на държавите със силно развит въздушен транспорт. Тъй като българската правна система следва континенталната традиция, както и поради рецепциите на частното ни право от френското право, последното може да послужи за подходяща основа за сравнителен анализ и очертаване на тенденциите, за развитието на нормативната уредба на проблемите на отговорността на превозвача при въздушния превоз на пътници.

Ключови думи: отговорност, въздушен превозвач, пътник; Закон за гражданската авиация, Търговски закон, Закон за задълженията и договорите, Монреалска конвенция, Варшавска конвенция, Регламент, френски Граждански кодекс, обезщетение, правна, размер, между-

народни и национални лимити, правна природа, френски автори, смърт, телесна повреда, загуба, липса, повреда, багаж, закъснение, иск за обезщетение.

JEL: K12; K2; K29; R33; K39; K41.

Увод

Настъпването на пазара на все по-голям брой нискотарифни авиопревозвачи¹, предлагащи услуги на цени в пъти по-ниски от тези на железопътния и морския превоз, при съществена икономия на време, доведе до превръщането на въздушния транспорт в обичаен начин за придвижване. Това, от своя страна изисква внасянето на необходимите промени, които да приведат нормативната уредба в съответствие с новите условия на въздушния транспорт на пътници. Въздушният транспорт е област с глобално значение, която предполага подробна международно-равна уредба и общи вътрешноправни решения по основните въпроси, сред които е и въпросът за отговорността на превозвача и за реде за нейното осъществяване. За държавите членки на ЕС² тези въпроси се усложняват допълнително от предоставената на съюза компетентност за създаване на производно право с директен ефект в области като транспорта и Вътрешния пазар. По тази причина анализът на проблемите на действащата уредба на отговорността на превозвача при въздушния превоз на пътници следва да обхване както вътрешните актове, така и тези от правото на ЕС и международните

* Виктория Русанова/Victoria Rusanova е докторант – редовна форма на обучение, в катедра “Частноправни науки”, Юридически факултет на Университета за национално и световно стопанство, България, Еразъм докторант в Университет Сорбон сите, Париж 13.

¹ low cost airline (на английски език).

² Европейски съюз.

договори. Подробният анализ на състоянието на действащата национална правна уредба изисква съпоставката ѝ с правото на тържавите със силно развит въздушен транспорт. Тъй като българската правна система следва континенталната традиция, както и поради рецепциите на частното ни право от френското право, последното може да послужи за подходяща основа за сравнителен анализ и очертаване на тенденциите, за развитието на нормативната уредба на проблемите на отговорността на превозвача при въздушния превоз на пътници.

1. Източници на правната уредба

Правилата относно отговорността на въздушния превозвач при превоза на пътници във вътрешното ни право се съдържат в Закона за гражданското въздухоплаване (ЗГВ)³, Глава шеста, „Договор за превоз на пътници“, чл. 65-чл.81а, Наредба №261 от 13.07.2006 г. за общите правила за обезщетяване и оказване съдействие на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателното средство и при отменяне или забавяне на полет издана от министъра на транспорта⁴. Субсидиарно приложение към уреждането на този вид отговорност могат да намерят и правилата на Закона за задълженията и договорите (ЗЗД)⁵, относно сключването на договор при общи условия и неизпълнение на задълженията по договора, а също и разпоредбите на Търговския закон⁶, относно търговски сделки при общи условия и договора за превоз. Основен международноправен източник в тази област е Конвенцията за уеднаквяване на някои правила по въздушните

превози (Монреалска конвенция⁷). Конвенцията от Монреал е международен правен акт, част от правото на ЕС в съответствие с Регламент (ЕО) № 2027/97 (изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002⁸). Конвенцията се прилага само по отношение на пътници не и на екипажите на въздухоплавателните средства, за телесна повреда, смърт, загуба или повреда на багаж. Съгласно разпоредбата на чл. 1, ал. 1 тя „се прилага за всякакъв международен превоз на хора, багаж или товари, извършван с въздухоплавателно средство срещу възна-граждение, както и по отношение на случаите на безвъзмезден превоз с въздухоплавателно средство, извършван от предприятие за въздушен транспорт, както и актовете от Варшавската система.“

По силата на разпоредбата на чл. 5, ал. 4 от Конституцията, разпоредбите на Конвенцията имат предимство пред българския закон, когато той им противоречи. Императивната норма на чл. 55 от Конвенцията ѝ дава предимство пред всички останали актове в

³ Закон за гражданското въздухоплаване (ЗГВ), Обн. ДВ. бр. 94 от 1 Декември 1972 г., посл. изм. ДВ. бр. 98 от 28 Ноември 2014 г.

⁴ Тази Наредба влиза в сила на 05 август 2006 г. и отменя Наредба № 7 от 2003 г. за правилата за обезщетяване на пътници при отказ на въздушен превозвач да ги допусне на борда на въздухоплавателно средство по редовна въздушна линия, обнародвана от министъра на транспорта (ДВ. бр. 32 от 2003 г.) (§ 4).

⁵ Закон за задълженията и договорите (ЗЗД), попр. ДВ. бр.2 от 5 Декември 1950 г., посл. изм. ДВ. бр.50 от 30 Май 2008 г.

⁶ Търговски закон (ТЗ), Обн. ДВ. бр.48 от 18 Юни 1991г., посл. изм. ДВ. бр.27 от 25 Март 2014 г.

⁷ Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния превоз – Монреал, 28 май 1999. Конвенцията е приета в резултат на Международната дипломатическа конференция по въздушно право, проведена в Монреал от 10 до 28 май 1999 г. Европейският съюз се присъединява към Конвенцията на 9 декември 1999 г. на основание член 300, ал. 2 ЕО, преди да бъде одобрена с решение на Съвета от 5 април 2001 г. По отношение на ЕС, влиза в сила на 28 юни 2004 г. Република България ратифицира Конвенцията със закон, приет от XXXIX Народно събрание на 16 юли 2003 г., ДВ. бр. 67 от 2003 г., в сила от 9 януари 2004 г. Конвенцията включва седем глави - общи разпоредби; документация и задължения на страните във връзка с превоза на пътници, багаж и товари; отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди; комбиниран превоз; въздушен превоз, извършен от лице, различно от превозвача по договора, други разпоредби и заключителни разпоредби. Монреалската конвенция консолидира всички международни разпоредби, приложими към международните въздушни превози. Монреалската конвенция отменя действието на актовете от Варшавската система (Варшавската конвенция от 12 Октомври 1929 г.; Хагския протокол от 28 Септември 1955 г.; Гуадалахарската конвенция от 18 Септември 1961 г.; Гватемалския протокол от 8 Март 1971г., Допълнителни протоколи № 1,2,3,4 от Монреал от 25 септември 1975г.), прилага се вместо тях по отношение на международните въздушни превози, извършвани между държавите-съдоговорители по нея.

⁸ Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия (текст от значение за ЕИП).

областта на международните въздушни превози. Тя има предимство и по отношение на националното законодателство, което действа на територията на държавите съговорителки.

На територията на страната ни действа и правото на ЕС, което представлява самостоятелна система от правни норми. То има свои собствени източници, сред които и такива, които уреждат отношения във връзка с отговорността на въздушния превозвач при международен превоз на пътници, това са Регламент (ЕС) №261/2004 на Европейския Парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) №295/91⁹, Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, Регламент (ЕО) №889/2002 на Европейския Парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. за изменение на Регламент(ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, Регламент (ЕО) №2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 година за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО, Регламент (ЕС) №1107/2006 Европейския Парламент и на Съвета относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена мобилност при пътувания по въздух. Регламентът е акт с общо приложение, той е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки (Драганов, 2012, с. 35-37)¹⁰.

2. Обща характеристика

⁹ Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на съвета от 11 февруари 2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91

¹⁰ Драганов, Живко, 2012. Право на Европейски съюз. София, с. 35-37.

на отговорността на превозвача съобразно българското и френското законодателство

Превозът на пътници във въздушния транспорт се осъществява въз основа на договори. Уредбата на договора за въздушен превоз на пътници се съдържа в чл. 65, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване. Съгласно чл. 66. (1) от ЗГВ "Договорът за превоз на пътници се доказва с пътнически билет...", билетът е превозен документ, който легитимира пътника като страна по договора, има доказателствено значение за наличието на валидно сключен превозен договор, а не е форма за неговата действителност. Според ал. 2 на същата разпоредба „Издаването на документа, посочен в ал. 1, може да бъде заменено от всяко друго средство, което запазва посочената в тази алинея информация. Ако се използва такова друго средство, превозвачът предлага да предосъстави на пътника писмено изложение на така съхранената информация.“ Съгласно чл. 82 от Закона за задълженията и договорите (ЗЗД), обезщетението при неизпълнение на договора „...обхваща претърпяната загуба и пропуснатата полза“, чл. 82 ЗЗД урежда единствено обезщетението за имуществени вреди, тъй като само те може да се изразяват в претърпени загуби и пропуснати ползи, доколкото те са пряка и непосредствена последица от неизпълнението и са могли да бъдат предвидени при пораждане на задължението, а при недобросъвестност на неизправната по договора страна - за всички преки и непосредствени вреди, но не се дължи обезщетение за неимуществени вреди. „Договорна е отговорността, в чийто фактически състав се включва неизпълнение на съществуващо облигационно отношение между страните, като дължимият резултат не е осъществен въобще или е осъществен неточно, поради което за кредитора са произтекли вреди.“¹¹ Неимуществените вреди се обезщетяват, когато произтичат от неправомерно увреждане, няма пречка те да бъдат потърсени от пострадащото лице или от лицето имащо

¹¹ Тълкувателно решение 4/2012, гр.София, 29 януари 2013 год., Върховният касационен съд на Република България, Общо събрание на Гражданска и Търговска колегия, в съдебно заседание на 6 декември 2012 г.

право на обезщетение вместо него, при наличие на едно съществуващо облигационно отношение¹². Съгласно чл. 82 от българския Закон за задълженията и договорите, договорната отговорност има имуществен характер и има за цел да поправи причинените от неизпълнението на договора вреди, докато обезщетението за неимуществените вреди има за цел да поправи причиненото неудобство, да възстанови вредите на пострадалото лице по справедливост. Деликтната отговорност е отговорност за вредите причинени от нарушаване на общото правило да не се вреди другиму¹³.

По своята правна природа отговорността на въздушния превозвач¹⁴ за вреди причинение при превоз на пътници от закъснение, загуба или повреда на багаж, смърт или телесна повреда на пътник е обективна, безвиновна отговорност, обхваща имуществени (претърпените загуби и пропуснати ползи) и неимуществени вреди (Натов, 2004)¹⁵. Водещ при квалифицирането на отговорността, да ли тя е договорна или деликтна е вида на нарушени интерес – позитивен или негативен (Конов, 2012, с. 34-35; Стефанов, 2000; Конов и Калайджиев, 2003, с. 95)¹⁶. Следователно, изхождайки от този принцип, отговорността на въздушния превозвач за вреди причинени поради смърт или телесна повреда на пътника, тъй като те представляват нарушаване на негативен интерес, защото са неочаквани и се случват непредвидено, независимо от

наличието на валидно сключен между пътника и превозвача договор за въздушен превоз, ще бъде деликтна, а за закъснение на пътника, за загуба, повреда или закъснение на неговия багаж, защото е нарушен позитивен интерес, а именно очакването, превозът да бъде извършен точно, а всяко закъснение на пътника, закъснение, повреда, липси или загубата на багажа му, представляват, нарушаване на очакването на пътника на точно изпълнение на дължимата от превозвача насрещна по договора за въздушен превоз престация, което обосновава квалифицирането на отговорността на последния, в цитираните хипотези, като договорна.

Относно неимуществените вреди, те имат за цел да премахнат настъпилите от вредата неблагоприятни последици, като за причинителя на вредата възниква задължението да я поправи. „Когато неимуществените вреди са причинени от деликт, на обезщетяване подлежат всички вреди, които са пряка и непосредствена последица от увреждането“¹⁷, деликтната отговорност може да бъде квалифицирана, като по-строга от договорната отговорност¹⁸, когато неимуществените вреди са причинени от пълно неизпълнението или неточното изпълнение на договорните задължения, на обезщетяване подлежат вредите, доколкото те са пряка и непосредствена последица от неизпълнението и са могли да бъдат предвидени при пораждане на задължението, а при установяване на недобросъвестност от страна на длъжника обезщетение се дължи за всички неимуществени вреди, последица от неизпълнението или от неточното изпълнение договорното задължение. За сравнение текста на чл. 1147 на Френския Граждански кодекс (ФГК)¹⁹, предвижда, че договорната отговорност се ангажира в случай на лошо изпълнение, или пълно, или частично неизпълнение на задълженията, произтичащи от договора. Чл. 1147 от ФГК гласи, че длъжникът, ако е при-

¹² В този смисъл Тълкувателно решение 4/2012, гр.София, 29 януари 2013 год., Върховният касационен съд на Република България, Общо събрание на Гражданска и Търговска колегия, в съдебно заседание на, 6 декември 2012 г.; Конов, 2012, с. 33-34; Обратно, ППВС 4-1961; ММЛИ 5-1969; ППВС 2-1984.

¹³ Чл. 45 от ЗЗД, „Всеки е длъжен да поправи вредите, които виновно е причинил другиму“

¹⁴ Вж.: La responsabilité du transporteur aérien international Grellière, Vincent 1973, S.I. , France

¹⁵ В този смисъл Натов, Николай, Новата конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния превоз – Монреал, 20 май 1999, сп. Търговско право бр. 3/2004, с. 21.

¹⁶ Вж. в този смисъл, Конов, Траян, Още веднъж за съотношението между договорна и деликтна отговорност и за обезщетението на неимуществени вреди, Търговско право, 2012, бр.3, с. 34-35; Вж.: Стефанов Стефан, „Гражданска отговорност при развален договор“, Търговско право, 2000 г., бр. 4; Конов, Траян, Калайджиев, Ангел, „Отговорност при нарушен негативен интерес“, Търговско право, 2003 г., бр. 6, с. 95.

¹⁷ Тълкувателно решение 4/2012, гр. София, 29 януари 2013 год., Върховният касационен съд на Република България, Общо събрание на Гражданска и Търговска колегия, в съдебно заседание на, 6 декември 2012 г.

¹⁸ Вж.: Espagnon M., juris-classeur, fasc. 176-20, § 2

¹⁹ http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=BA72756C59355B52E5632788E9E0F124.tpdjo17v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006150246&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20141201, посетен месец ноември 2014 г.

ложимо, дължи обезщетение за вреди за неизпълнението на договорното задължение, или за отлагането на изпълнението, освен, когато неизпълнението се дължи на външна причина (*forcetajeure*)²⁰, която не може да му бъде вменена във вина и няма недобросъвестност от негова страна. Чл. 1150 от ФГК²¹, предвижда, че обезщетението се дължи само за предвидимите, съгласно сключения между страните договор вреди, освен когато неизпълнението не е резултат от неговото недобросъвестно поведение. В случай на недобросъвестност, длъжникът е отговорен за всички вреди, от които неизпълнението ясно произлиза. Някои съвременни френски автори споделят концепцията за съдържанието на обезщетението за вреди при договорната отговорност, като застават на становището, че се касае за два режима на обезщетяване за вреди, обезщетение за вреди причинение в резултат на пълно неизпълнението или неточното изпълнение на договора и обезщетение за нарушаване на договорен интерес, според тях това не са два вида отговорност, а са два различни режима²² на осъществяването ѝ при спазване правилото, че договорната и деликтната отговорност не се смесват (Chartier, 1983)²³. Концепцията за договорната отговорност, съдържаща компенсаторно обезщетение за вредите, нанесени на кредитора по вина на длъжника, доминира в съвременната френска доктрина и в практиката на френския касационния съд. Съществува и трето становище, според което някои френски автори считат, че договорната отговорност за вреди има двойна функция, тя е едновременно компенсаторна и има за цел да поправа, както причините от неизпълнението на договора вреди, така и причинените в

резултат на вредата неудобства (Bacache, 2011, р. 1725)²⁴. По този начин съвременната френска доктрина се разделя в своите концепции относно съдържанието на договорната отговорност за вреди в различни нюанси между монистичната и дуалистична теории за договорната отговорност²⁵.

3. Размер на отговорността. Междугународни и национални лимити

Конвенцията от Монреал представлява обновяване и модернизиране на правилата на Варшавската конвенция от 1929 г.²⁶, която създава глобална система на ограничена междугународна отговорност на въздушния превозвач. Конвенцията от Монреал предвижда две важни промени, като въвежда режим на неограничена отговорност при смърт или телесна повреда на пътника и създава възможност за избор на съд, пред който да бъде предявен иска за обезщетение на причинените на пътника при въздушен превоз вреди.

Съгласно ЗГВ превозвачът отговаря за причинените щети в случай на смърт или телесна повреда, претърпяна от пътник, когато злополуката, причинила щетите, е станала на борда на въздухоплавателното средство или по времето на качване или слизане от него и свързаните с това действия, като за осъществяването ѝ, законодателят предвижда приложение на българско законодателство и в съответствие с междугународни спогодби и съг-

²⁰ Вж.: Rochefelaire Ibara, L'aménagement de la force majeure dans le contrat, <http://theses.univ-poitiers.fr/notice/view/11962>, посетен месец ноември 2014 г.

²¹ http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=BA72756C59355B52E5632788E9E0F124.tpdjo17v_3?idSectionTA=LEGISCTA000006150246&cidTexte=LEGITEXT000006070721&dateTexte=20141201, посетен месец ноември 2014 г.

²² Вж.: J. Grandmoulin, De l'unité de la responsabilité ou nature délictuelle de la responsabilité pour violation des obligations contractuelles, thèse Rennes, 1892; La thèse de A. Brun, Rapports et domaines des responsabilités contractuelle et délictuelle, thèse Lyon, 1930.

²³ Вж. по-подробно: Chartier, Y., La réparation du préjudice, 1983, Dalloz.

²⁴ Вж.: Bacache, Mireille, Le dommage prévisible : exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle ?, 2011, Recueil Dalloz, p. 1725

²⁵ По-подробно по въпроса Вжж: [²⁶ Вж.: Tosi, Jean-Pierre, Cas et conditions de la responsabilité civile du transporteur, \[https://www.lexisnexis.com/fr/droit/search/runRemoteLink.do?docLinkInd=true&bct=A&risb=21_T21056127566&A=0.17417684003488476&urlEnc=ISO-8859-1&&dpsi=00AQ&remotekey1=DOC-ID&remotekey2=768_EG_CIO_344768FASCICULEEN_1_PRO_072015&refpt=N DV27&service=DOC-ID&origdpsi=00AQ&chunkLNI=52WB-D6D1-DY59-C4D2-00000-00&homeCsi=268031\]\(https://www.lexisnexis.com/fr/droit/search/runRemoteLink.do?docLinkInd=true&bct=A&risb=21_T21056127566&A=0.17417684003488476&urlEnc=ISO-8859-1&&dpsi=00AQ&remotekey1=DOC-ID&remotekey2=768_EG_CIO_344768FASCICULEEN_1_PRO_072015&refpt=N DV27&service=DOC-ID&origdpsi=00AQ&chunkLNI=52WB-D6D1-DY59-C4D2-00000-00&homeCsi=268031\), посетен месец ноември 2014 г.](http://www.dalloz.fr/documentation/Document?id=ENCY%2fCIV%2fRUB000241%2fDIVISION&ctx=0_YSR0MT1SRVNTQ05TQUJJTEIURSBjb250cmFjdHViGxIwqd4JHNmPXBhZ2UtcmlVjaGVyY2hl&ctx=0_cyRwYWdlTnVtPHCP3MkdHJpZGF0ZT1GYWxzZcKncyRzbE5iUGFnPcKncyRpc2Fibz1UcnVlWqdzJHhZ2luZz1UcnVlWqdzJG9uZ2xldD0%3d#TargetSgmldENCY/CIV/RUB000241/NUME0007/2014-03, Boucard, Hélène, Responsabilité contractuelle, посетен месец ноември 2014 г.</p></div><div data-bbox=)

лашения, по които България е страна (чл. 74, ЗГВ). С оглед уеднаквяване текстовете на ЗГВ с тези на Монреалската конвенция, приложими относно отговорността на въздушния превозвач при смърт или телесна повреда на пътника е необходимо да бъдат внесени изменения в действащите текстове в ЗГВ, като изрично бъде посочено, че за вредите претърпени в резултат на телесна повреда или смърт на пътника, непревишаващи 100 000 специални права на тираж или съответната левова равностойност на посочената сума за всеки пътник, превозвачът не може да изключи или ограничи отговорността си. В ЗГВ следва да бъде създаден и нормативен текст относно извършване от въздушния превозвач на авансово плащане, ако пътник загине или претърпи телесна повреда, като предвиди изрично неговият размер и срок за осъществяване на това плащане. Съгласно ЗГВ превозвачът е отговорен за щетите, настъпили вследствие на повреда или липса на регистрирания багаж, когато багажът е бил под негов надзор, носи отговорност и при липса или повреда на багажа, в размер на действителната стойност на липсващия или повредения багаж, но не повече от 40 лв. на всеки килограм брутна тежина, при липса или повреда на багаж, предаден с обявена, с писмена декларация стойност²⁷ в размер на обявената стойност или частта от нея, съответстваща на липсата или повредата. Тук може са бъде направено предложение да леже ференда за законодателни промени, като предвидените в настоящата редакция на ЗГВ размери на отговорността на въздушния превозвач за загуба или повреда на багажа на пътника да бъдат изменени и с оглед съответствието им с предвидените в тази хипотеза по Монреалската конвенция, а именно, при превоз на багаж отговорността на превозвача в случай на липса или повреда, сега предвидена в чл. 76, ал.1, буква „а“, ЗГВ да бъде променена от „до 40 лв. на всеки килограм брутна тежина“ на „до 1000 специални права на тираж или левовата им равностойност за всеки пътник“. Необходимо е също българският законодател изрично да предвиди и хипотеза на закъснение на лица, и да опре-

²⁷ Вж.: Th. Massart, Les clauses limitatives de responsabilité assorties d'une déclaration de valeur: Mélanges AEDBF, I, 297.

ли размера на отговорността на превозвача в тези случаи, в съответния на предвидения в чл. 22, ал. 1 от Монреалската конвенция размер на обезщетението, което по смисъла на цитираната разпоредба е ограничено до 4150 специални права на тираж. В ЗГВ трябва да бъде описана и хипотезата на закъснение на багаж, като бъде предвидена отговорност на въздушния превозвач в ограничен до 1000 СПТ или левовата им равностойност на всеки пътник размер. Предложените допълнения и изменения в ЗГВ биха допринесли за по-справедливата защита правата на пътника, с оглед съразмерността на обезщетението спрямо претърпените при превоза по въздух вреди.

ЗГВ е предвидил, отговорност на превозвача „при липса или повреда на багаж, предаден с обявена стойност – обявената стойност или частта от нея, съответстваща на липсата или повредата.“ (чл. 76, ал. 1, буква „б“), а когато превозвачът докаже, че обявената стойност превишава действителната, обезщетението се заплаща в размер на действителната стойност, за лични вещи на пътник и за вещите, намиращи се под надзора на пътника до 800 лева, при липса превозвачът е задължен да върне и заплатената превозна цена.

Относно предприети мерки и помощ, оказана на лице с увреждане или с ограничена подвижност, които не са съобразени с Регламент (ЕО) №1107/2006 и при изобищо предприети такива, въздушният превозвач дължи обезщетение на лицето за причинените му вреди.

Съгласно Монреалската конвенция в случай на смърт или телесна повреда, размерът на обезщетението е с неограничена горна граница. За щети до 100 000 СПТ²⁸ въздушният превозвач не може да оспорва исканията за обезщетение. Над тази сума въздушният превозвач може да се защити срещу предявения срещу него иск, като докаже, че не е проявил небрежност, че не е имал виновно поведение. Ако пътник загине или претърпи телесна повреда, въздушният превозвач трябва

²⁸ Специалните права на тираж, съкратено СПТ (на английски език: Special Drawing Right, SDR), са международна разчетна парична единица, <http://www.imf.org/external/index.htm>, посетен месец ноември 2014 г.

да извърши авансово плащане, за покриване на непосредствените нужди, пропорционално на имуществени вреди, ако това е предвидено в неговото национално законодателство. Монреалската конвенция липсва изрично описан срок за извършване на това плащане. Съгласно чл. 5 от Регламент (ЕО) №889/2002 на Европейския парламент и на Съвета от 13 май 2002 г. за изменение на Регламент (ЕО) №2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия „Незабавно и във всеки случай не по-късно от петнадесет дни след като е била установена самоличността на физическото лице, имащо право на обезщетение, въздушният превозвач на Общността превежда на това лице аванс, позволяващ му да посрещне непосредствените си нужди пропорционално на понесената вреда. Размерът на авансовото плащане в случай на смърт, не може да бъде по-малък от 16 000 СПТ, съгласно цитирания Регламент и според Монреалската конвенция. Извършването на подобно авансово плащане от превозвача не представлява признаване на отговорност неговата страна.

В случай на закъснение на багажа въздушният превозвач е отговорен за вредите, освен ако е взел всички разумни мерки, за да избегне щетите, или ако е било невъзможно да вземе такива мерки. Отговорността в случай на закъснение на багаж е ограничена до 1 000 СПТ, точно определен лимит. В случаите на унищожаване, загуба или повреда на регистриран багаж превозвачът носи безвиновно отговорност, освен ако багажът е бил с недостатъци. В случаите на унищожаване, загуба или повреда на нерегистриран багаж превозвачът е отговорен само, ако се докаже вината му. За причиняване на вреда от закъснение на пътник, отговорността на превозвача е ограничена до 4 150 СПТ. Лимитът на отговорност на въздушния превозвач обхваща, както неимуществените, така и имуществените вреди²⁹.

По смисъла на чл.24 от Конвенцията от Монреал установените лимити на отговорността на превозвача периодично, на всеки пет години се преразглеждат в три хипотези:

²⁹ Решение на съда на ЕО от 06 май 2010 година по дело C-63/09, Axel Walz срещу Click air SA, http://curia.europa.eu/jcms/jcms/j_6/, посетен през месец ноември 2014 г.

при натрупване на инфлация под 10 % за период от пет години, при над 10 %, преразглеждането влиза в сила в рамките на шест месеца от уведомяването на държавите - страни по конвенцията от депозитаря, освен ако мнозинството не одобри и при над 30 %, по искане от една трета от държавите – страни по конвенцията, което може да бъде направено по всяко време.

Всеки пътник може да се възползва от по-високи граници на отговорността на въздушния превозвач, ако преди осъществяване на полета, или най-късно при предаването на багажа за регистрация, направи специална, писмена декларация и след като заплати допълнителна такса. В този случай превозвачът е отговорен да заплати сума, непревишаваща декларираната сума, освен ако докаже, че сумата е по-голяма от действителния интерес на пътника от доставка по местоназначението (чл. 22, ал. 1, т. 1,2 от Монреалска конвенция).

Конвенцията допуска възможност за уговаряне между превозвач и пътник³⁰ на по-високи лимити или на неограничена с лимит отговорност, но не допуска и провъзгласява за недействителни всякакви предварителни уговорки, относно пълно или частично освобождаване на превозвача от отговорност³¹. Извън тези суми, съдът пред който е бил предявен иска, в случай че същият бъде уважен, в съответствие с прилаганото от съда право, може да присъди в полза ищеца част и целия размер, направените във връзка със съдебното производство разходи, разноски и лихви. Съгласно Монреалската конвенция изчисляването на сумите, посочени, като специални права на тираж се извършва в съответната

³⁰ Член 25, Монреалска конвенция

„Превозвач може да уговори, че договорът за превоз е предмет на по-високи лимити на отговорност от предвидените в тази конвенция или не е предмет на каквито и да било лимити на отговорност.“

³¹ Член 26, Монреалска конвенция

„Всяка разпоредба, целяща да освободи превозвача от отговорност или да установи по-нисък лимит на отговорност от определения в тази конвенция, се счита за нищожна и недействителна, но нищожността на всяка такава разпоредба не води до нищожност на целия договор, който остава подчинен на разпоредбите на тази конвенция.“

местна валута, според стойността на тази валута в специални права на тираж към датата на постановяване на съдебното решение.

В случай, че е приложима Варшавската конвенция, отговорността на превозвача е ограничена до 16 600 СПТ, в случай на смърт или телесна повреда на пътник, ако Протокола от Хага е приложен към Конвенцията или 8 300 СПТ, ако е приложима само Варшавската конвенция.

Според законодателството на САЩ, за пътниците, които пътуват за и от САЩ, или пътуването им включва кацане в САЩ, обезщетението е в размер на минимум US\$ 75 000³², 17 СПТ за килограм загубен, повреден или закъснял регистриран багаж и 332 СПТ за нерегистриран багаж. Превозвачът може да бъде отговорен и за вреди причинени поради закъснение.

Отговорност за въздушния превозвач, възниква и при неспазване на изискванията Регламент (ЕС) № 1107/2006 Европейския парламент и на Съвета от 05 юли 2006 година относно правата на хората с увреждания и на хората с ограничена мобилност при пътувания по въздух, при неизпълнение или при лошо изпълнение на задължението на превозвача за оказване на помощ за посрещане на особените нужди на тези лица, чрез наемане на необходимите служители и оборудване на хората с увреждания и на хората с ограничена мобилност при пътувания по въздух. Регламент (ЕС) № 1107/2006 не посочва, обаче, дължимият в тези случаи от превозвача размер на обезщетение, както и реда за осъществяване на отговорността, когато отговорник по иск за вреди, причинени от нарушаване на правилата на Регламент (ЕС) № 1107/2006, е въздушният превозвач, заедно или поотделно с наземния оператор. Нормативната уредба по този въпрос е неизчерпателна, като за да се постигне установената в посочения Регламент цел, а именно – възможности за пътуване по въздуха на хората с увреждания и хората с ограничена мобилност, сравними с възможностите на останалите граждани, е необходимо да бъде преразгледана и допълнена.

³² <http://www.iatatravelcentre.com/e-ticket-notice>, посетен м. ноември 2014 г.

Относно загубата, закъснението и повредата на багажа на пътници при въздушен превоз, по данни на Американското Министерство на транспорта³³ през 2012 в САЩ за загуба, закъснение и повреда на багаж при въздушен превоз, са били подадени рекордните 1,78 милиона жалби срещу превозвачи и тъй като в днешни дни повечето пътници пътуват със смартфони и лаптопи, загубата на багажа им, носи големи имуществени и неимуществени вреди, много превозвачи, обаче, по данни на същата статистика, в общите условия на договора за въздушен превоз на пътници и багаж, предвиждат много ниски лимити, или изцяло се освобождават от отговорност, в случай на загуба, повреда или забавяне на багаж. През 2010 г. Министерство на транспорта на САЩ признава, че тези ограничения сериозно увреждат интересите на потребителите и издава Наредба, която задължава превозвачите да поемат отговорност за най-малко \$3,300 (ежегодно, коригирани спрямо инфлацията) в случай на загубен, повреден или забавен багаж по вътрешни линии на САЩ, като втора мярка за защита на пътниците ползващи въздушен превоз, Министерството на транспорта на САЩ, налага на превозвачите, които в общите условия на техните договори за превоз са предвидили по-ниски размери на отговорността, или, които отказват да плащат законните претенции на пътниците в случаите на закъснение, загуба или повреда на багаж при въздушен превоз на пътници по вътрешни линии на САЩ, имуществени санкции в размер до 27500 щатски долара. През 2012 г. В тази връзка Министерство на транспорта на САЩ е извършило 62 изпълнителни действия и е наложило повече от 4 милиона щатски долара имуществени санкции за нарушения³⁴.

3. Рег за осъществяване на отговорността

Характерна особеност при този вид отговорност е, че за предявяването на съдебен иск българският ЗГВ, изисква „рекламация“ до превозвача или до упълномощено от него лице, както и рекламацията изцяло или частично да е била отхвърлена или да не е бил получен от-

³³ <http://www.dot.gov/>, посетен месец ноември 2014 г.

³⁴ <http://www.dot.gov/>, посетен месец ноември 2014 г.

говор по нея от рекламента в предвидения от закона срок, т.е. подаването на рекламация и отговорът или неполучаването му в установения от закона срок са кумулативно дадени, с оглед допустимостта на съдебен иск предпоставки. В Конвенцията е използван терминът „жалба“, чието предявяване от пътника, в предписаните от Конвенцията форма и срок е единствената изискуема предпоставка за завеждане на съдебно дело, изключение от това правило се прави, в случай на измама от страна на превозвача, чл. 31, ал. 4 от Конвенцията³⁵.

Искът за обезщетение се предявява от пътника срещу въздушния превозвач пред съответния съд (чл. 48к, ал. 4 от л. 48к. (Нов - ДВ, бр. 66 от 2008 г., в сила от 26.07.2008 г. ЗГВ). При всички случаи искът за обезщетение се предявява срещу въздушния превозвач пред съответния съд, ако искът бъде предявен пред компетентния български съд, подсъдността се определя от съда по реда на българския ГПК.

Съгласно чл. 33, ал. 1 от Конвенцията от Монреал „Дело за обезщетение трябва да се заведе по избор на ищеца на територията на една от държавите – страни по конвенцията, било пред съда по постоянно седалище на превозвача, или по неговото основно място на дейност или по мястото на дейност на превозвача, чрез което е сключен договорът, или пред съда в местоназначението.“ Конвенцията дава възможност за страните по договор за въздушен превоз на пътници да предвидят, в договора клауза относно решаването на евентуално възникнали между тях спорове от Арбитраж³⁶.

³⁵ Чл.31, ал.4, Монреалска конвенция „Ако не бъде отпавена жалба в посочените срокове, срещу превозвача не може да се заведе дело освен в случай на измама от негова страна.“

³⁶ Член 34, Монреалска конвенция, „Арбитраж

1. В съответствие с разпоредбите на този член страните по договора за превоз на товари могат да се уговорят, че всеки спор, свързан с отговорността на превозвача по тази конвенция, се урежда чрез арбитраж. Такова споразумение трябва да се изготви в писмена форма.

2. Арбитражното производство по избор на тжителя се провежда в рамките на една от посочените в чл. 33 юрисдикции.

3. Арбитражът или арбитражният съд прилагат разпоредбите на тази конвенция.

Според чл. 35, ал. 1 от Конвенцията „Правото на обезщетение се погасява, ако не бъде заведен иск в срок две години считано от датата на пристигане в местоназначението или от датата, на която въздухоплавателното средство е трябвало да пристигне, или от датата, на която превозът е преустановен.“ Правото на иск за обезщетение се погасява с изтичане на общ двугодишен давностен срок, изчисляването му се извършва по правото на съответния сезиран по случая съд.“ Монреалската конвенция изрично регламентира, че завеждането на съдебно дело за обезщетение за вреди при въздушен превоз на пътници и багаж, се осъществява при съблюдаване на посочените в Конвенцията условия за съответните лимити на отговорност. Дело за вреди, причинени в резултат на смърт или увреждане на пътник, може да се заведе и/или на територията на държава - страна по конвенцията, в която по времето на злополуката се намира основното и постоянно местожителство на пътника и към или от която превозвачът извършва услуги за въздушен превоз на пътници със собствено въздухоплавателно средство, или с въздухоплавателно средство на друг превозвач по договор за сух/мокър лизинг³⁷ и в която този превозвач осъществява

4. Разпоредбите на ал. 2 и 3 на този член се считат за съставна част от всяка арбитражна клауза или споразумение и всяко условие на такава клауза или споразумение, което е несъвместимо с тях, се счита за нищо и недействително.“

³⁷ ЗГВ, допълнителни разпоредби, §3, т.38. (нова - ДВ, бр. 52 от 2004 г.) „Сух лизинг“ е договор, по силата на който лизингодателят (авиационен оператор или лице) предоставя за ползване на лизинг въздухоплавателно средство без екипаж на друг авиационен оператор (лизингополучател) и въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор или на друг равностоен документ на лизингополучателя, под неговия търговски контрол и в съответствие с търговските му права. т. 39. (нова - ДВ, бр. 52 от 2004 г.) „Мокър лизинг“ е договор, по силата на който лизингодателят (авиационен оператор) предоставя за ползване на лизинг въздухоплавателно средство с екипаж на друг авиационен оператор или лице (лизингополучател) и въздухоплавателното средство се експлоатира при условията на свидетелството за авиационен оператор или на друг равностоен документ на лизингодателя, под търговския контрол и в съответствие с търговските права на лизингополучателя; Виж: <https://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1434&pageid=13150>, посетен месец ноември 2014 г.

действието си за въздушен превоз на пътници, използвайки помещения, наети или притежавани от самия превозвач или от друг превозвач, с който той има търговско споразумение.

По смисъла на френския Граждански авиационен кодекс³⁸ искът за обезщетение за вреди, независимо от техния вид, се предявява пред съда на мястото, където е настъпила вредата, или в съдилищата по седалище/местожителство на ответника. Правилата на Монреалската конвенция или на Варшавската конвенция според френското право, се прилагат с приоритет спрямо тези на френското вътрешно законодателство, във връзка с изкове за обезщетение на пътник при международен въздушен превоз на пътници и техния багаж³⁹.

Относно отговорността на въздушния превозвач в случай на смърт или телесна повреда, претърпяна от пътник при въздушен превоз, в хипотезата на чл. 74, ал. 1 от ЗГВ, отговорността се осъществява „съгласно законите на Република България и в съответствие с международни спогодби и съглашения, страна по които е Република България.“

По Монреалската конвенцията пасивно легитимирана по иска за обезщетение страна при въздушен превоз на пътници и техния багаж е превозвачът, или правоприемниците му, в случай на смърт на превозвача (лицето, което носи отговорност), искът се предявява срещу „...онези, които по законен ред представляват неговото или нейното имущество“, като не се споменава нищо, относно хипотезите, при които превозвачът е юридическо лице и към момента на предявяване на иска за обезщетение за вреди при въздушен превоз на пътници и техния багаж е бил заличен като правен субект, без правоприемник на юридическото лице. При това положение правната

³⁸ <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000006074234&dateTexte=20141201>, посетен през месец ноември 2014 г.

³⁹ В този смисъл, 1re Civ. - 13 mars 2013 CASSATION, No 09-72.962. - CA Bordeaux, 28 octobre 2009. M. Pluyette, Pt (f.f.). - Mme Maitrepierre, Rap. - M. Sarcelet, Av. Gén. - SCP Waquet, Farge et Hazan, SCP Boullez, Av. Un commentaire de cette décision est paru dans La Semaine juridique, édition générale, n° 19-20, 6 mai 2013, Jurisprudence, n° 530, p. 919 à 921, note Christophe Paulin (« Mème en transport aérien, il faut se méfier de l'eau qui dort »)

логика сочи, че заличаването ще доведе до невъзможност за реализиране на отговорността на въздушния превозвач за вреди причинени на пътника при въздушен превоз, поради липса на правен субект, срещу когото искът за обезщетение да бъде предявен.

При последователен превоз, извършван от различни последващи превозвачи, отговорността е за „превозвачът, извършил превоза, по време на който са възникнали злополуката или закъснението, освен в случаите когато по изрично споразумение първият превозвач е поел отговорността за цялото пътуване.“⁴⁰ Правото на иск срещу превозвача, или срещу последващ/и превозвач/и следва да се упражни, ако съгласно договора за превоз на пътници е планирано извършване на превоза от двама или повече превозвачи, в случай на подизпълнение⁴¹, искът се предявява срещу превозвача по договора и/или срещу опериращия въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друго основание.

„По отношение на обезщетение за повреден или загубен багаж искът може да бъде предявен срещу последния превозвач и освен това всеки от тях може да заведе дело срещу превозвача, извършил превоза, по време на който е възникнало унищожаването, загубата, вредата или закъснението.“⁴² При въздушен превоз на пътници от превозвач, различен от превозвача по договора за превоз, пасивно легитимирана по иска за обезщетение страна е или действителният превозвач или превоз-

⁴⁰ В този смисъл, 1re Civ. - 13 mars 2013 CASSATION, No 09-72.962. - CA Bordeaux, 28 octobre 2009. M. Pluyette, Pt (f.f.). - Mme Maitrepierre, Rap. - M. Sarcelet, Av. Gén. - SCP Waquet, Farge et Hazan, SCP Boullez, Av. Un commentaire de cette décision est paru dans La Semaine juridique, édition générale, n° 19-20, 6 mai 2013, Jurisprudence, n° 530, p. 919 à 921, note Christophe Paulin (« Mème en transport aérien, il faut se méfier de l'eau qui dort »)

⁴¹ Виж погребно, Guignard, Laurent, Transport et sous-traitance, 2006, http://www.lexisnexis.com/fr/droit/search/runRemoteLink.do?bct=A&risb=21_T21071743830&homeCsi=268077&A=0.753135975366678&urlenc=ISO-8859-1&dpsi=00C3&remotekey1=DOC-ID&remotekey2=093_EG_TR0_388093FASCICULEEN_1_PRO_231708&service=DOC-ID&origdpsi=00C3&chunkLNI=58FM-7TW1-DY54-81V8-00000-00&homeCsi=268077, посетен месец ноември 2014 г.

⁴² чл. 36, ал. 3 изр.1, Монреалска конвенция

вачът – страна по договора, „дватама заедно или по отделно по избор на ищеца“.⁴³ Право да претендира обезщетение при въздушен превоз на пътници и багаж има пътникът или лица, които имат право на обезщетение по отношение на пътника. Според тълкувателната практика на Върховния съд на Република България при причинено увреждане на здравето, оправомощените, активно легитимирани по иска за обезщетение за имуществени вреди от непозволено увреждане са онези лица, които са понесли такива вреди, както и самият пострадал, „... а в случай на смърт неговите деца, съпруг, родители, братя и сестри и други близки, които поради нетрудоспособност действително са били издръжани или имат право на издръжка по закон от пострадалия.“⁴⁴ Кръгът лица, имащи право на обезщетение за неимуществени вреди, се определя по справедливост от съда „...и обхваща най-близките роднини, като низходящите, възходящите и съпруга.“⁴⁵

Относно отговорността на туроператора или туристическия агент (Торманов, 2012)⁴⁶ българският законодател – чл. 35, ал. 5 от Закона за туризма (отм.)⁴⁷, изрично беше предвидил възможност за обезщетяване на всички имуществени и неимуществените вреди от неизпълнението (или неточното изпълнение) на договорните задължения, в сега действащият Закон за туризма не се съдържа изрична правна регламентация, относно вида на отговорността на туроператора или туристическия агент, в случай на неизпълнение или неточно изпълнение на договора.

Съгласно чл. L211-1⁴⁸ от френския туристически кодекс, туристическата агенция е лице, ангажирано с продажба на билети за пъ-

туване или настаняване, дейности, които не попадат в обхвата на Варшавската конвенция и Монреалската конвенция. В чл. L. 211-16 etL. 211-17⁴⁹ от същия Кодекс отговорността на туристическата агенцията се ангажира на основание сключения между нея и пътника договор за услуга (резервация за пътуване, резервация на нощувка в хотел и др.) това е обективна, безвиновна отговорност, за да бъде ангажирана не е необходимо да бъде доказана вина. Френският туристически кодекс предвижда специален режим на отговорност на туристическата агенция, като я приравнява на тази на превозвача. Агенцията е пряко отговорна пред пътника за нарушаване на задълженията, произтичащи от договора за пътуване, специалният режим, обаче не се прилага за резервации или продажби в рамките на туристическия пакет. Въпреки това, Агенцията може да бъде освободена частично или изцяло от отговорност, като докаже, че неизпълнението или неточното изпълнение на договора се дължат или на потребителя или на непреодолима сила (Candeille, 2005, p. 23-2)⁵⁰.

4. Заключение

Развитието на въздушния транспорт, подчертава необходимостта от усъвършенстване на правилата, най-вече за да се установи специален режим на отговорност на въздушните превозвачи за причинени вреди при превоз на пътници и техния багаж. От направения в статията анализ се очертава ясно необходимостта от осъвременяване на правната уредба, така щото тя да отговори на тенденциите, насочени към разгръщане на обхвата на защитата на пътниците при въздушен превоз.

Разкрива се също нуждата от изменение и допълване на член 28 от Монреалската конвен-

⁴³ чл. 36, ал. 3 изр.2, Монреалска конвенция

⁴⁴ Постановление № 4 от 25.05.1961, Пленума на ВС на Република България

⁴⁵ Постановление № 4 от 25.05.1961, Пленума на ВС на Република България

⁴⁶ По въпроса подробно, вж.: Торманов, Захари, Договорът за организирано туристическо пътуване, 2012, София, Сиби.

⁴⁷ Закон за туризма, ДВ,бр.56/07.06.2002 г.

⁴⁸ http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?sessionId=6B25E36D6A018437D91F3866BCE912DE.tpdjo07v_2?idSectionTA=LEGISCTA000006158352&cidTexte=LEGITEXT000006074073&dateTexte=20141127, посетен месец ноември 2014 г.

⁴⁹ https://www.lexisnexis.com/fr/droit/search/runRemoteLink.do?docLinkInd=true&bct=A&risb=21_T20999399748&A=0.5738344015543446&urlEnc=ISO-8859-1&&dpsi=00BY&remotekey1=DOC-ID&remotekey2=358_EG_RC0_485358FASCICULEEN_1_PRO_232071&refpt=NDV1&service=DOC-ID&origdpsi=00BY&chunkLNI=58G9-5HM1-DY53-T0Y8-00000-00&homeCsi=268073, посетен месец ноември 2014 г.

⁵⁰ Вж, по-подробно, Candeille, Nadia „Agences de voyage, une responsabilite tres louree“, La Tribune de l'assurance 2005, n° 95, page 23 - 2 pages.

ция, относно срока за извършване на авансово плащане в случай на смърт или увреждане на пътник. С оглед постигане целта на този вид плащане, а именно да покрие непосредствените нужди, пропорционално на имуществени вреди, срокът за неговото извършване, следва да бъде безусловно, изрично нормативно установен, тъй като към момента не съществува правен механизъм, който да задължи превозвача да направи такова авансово плащане в точно определен от закона срок, освен, когато срокът е предвиден в договора с общи условия за превоз на пътници и техния багаж, установеният в този случай от практиката срок за авансово плащане е 15 дни.

Относно понятието „увреждане“, употребено в текста на същата норма, е нужно да бъде изяснен вложеният от законодателя смисъл, тъй като при тълкуване на разпоредбата в настоящия ѝ вид не става по безспорен начин ясно дали се касае единствено за хипотезите, в които пътник е претърпял телесна повреда, или законодателят е имал предвид, че в размера на отговорността на превозвача се включват и причинените на пътника душевни страдания. Отсъствието на дефиниция води до затруднения при тълкуване на нормата относно случаите, в които превозвачът дължи авансовото плащане. Необходимо е да се намери легално разрешение на хипотезата, в която пасивно легитимирана по иска за обезщетение страна е превозвач-юридическо лице, заличен от правния мир, без правоприемник към момента на предявяване на иска, както и относно кръга лица, имащи право на иск за обезщетение при смърт или телесна повреда на пътника.

Не на последно място остава липсата на подробна правна регламентация на термина „вреда“, въвеждането на дефиниция би довело до уеднаквяване на съдебната практика по въпроса. В резултат на усъвършенстване на правната уредба, регламентираща реда за осъществяване на отговорността на превозвача за вреди, причинени на пътника при въздушен превоз, прецизирайки разпоредбите относно размера на тази отговорност, ще бъде предоставена реална, по-ефективна и бърза съдебна защита на правата им.

Цитирани източници:

- Драганов, Живко, 2012. Право на Европейски съюз. София, с. 35-37.
(Draganov, Zhivko, 2012. Pravo na Evropeyski sayuz. Sofia, s. 35-37)
- Конов, Траян, 2012. Още веднъж за съотношението между договорна и деликтна отговорност и за обезщетението на неимуществени вреди, *Търговско право*, бр. 3, с. 34-35.
(Konov, Trayan, 2012. Oshte vednazh za saotnoshenieto mezhdu dogovorna i deliktna otgovornost i za obezshtetenieto na neimushchestveni vredi, *Targovsko pravo*, br. 3, s. 34-35)
- Конов, Траян, Ангел Калайджиев, 2003. „Отговорност при нарушен негативен интерес“, *Търговско право*, бр. 6, с. 95.
(Konov, Trayan, 2012. Oshte vednazh za saotnoshenieto mezhdu dogovorna i deliktna otgovornost i za obezshtetenieto na neimushchestveni vredi, *Targovsko pravo*, br. 3, s. 34-35)
- Намов, Николай, 2004. Новата конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния превоз – Монреал, 20 май 1999, сп. *Търговско право*, бр. 3, с. 21.
(Natov, Nikolay, 2004. Novata konventsia za uednakvyavane na nyakoi pravila za mezhdunarodniya prevoz – Monreal, 20 may 1999, sp. *Targovsko pravo*, br. 3, s. 21)
- Стефанов, Стефан, 2000. „Гражданска отговорност при развален договор“, *Търговско право*, бр. 4.
(Stefanov, Stefan, 2000. „Grazhdanska otgovornost pri razvalen dogovor“, *Targovsko pravo*, br. 4)
- Торманов, Захари, 2012. Договорът за организирано туристическо пътуване, София, изд. „Сиби“.
(Tormanov, Zahari, 2012. Dogovorot za organizirano turisticheskoto putuvane, Sofia, izd. „Sibi“)
- Bacache, Mireille, 2011. Le dommage prévisible : exécution par équivalent du contrat ou responsabilité contractuelle?, 2011, *Recueil Dalloz*, p. 1725.
- Candeille, Nadia, 2005. „Agences de voyage, une responsabilité très lourde“, *La Tribune de l'assurance* 2005, n° 95, page 23 - 2 pages.
- Chartier, Y., 1983. La réparation du préjudice, 1983, *Dalloz*.