Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B** **РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 785/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА**

от 21 април 2004 година

относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства

(ОВ L 138, 30.4.2004 г., стр. 1)

Изменен с

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Регламент (ЕО) № 1137/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 22 октомври 2008 година	L 311	1	21.11.2008 г.

▼B

РЕГЛАМЕНТ (ЕО) № 785/2004 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 април 2004 година

относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за създаването на Европейската общност и по-специално член 80, параграф 2 от него,

като взеха предвид предложението на Комисията ([1]),

като взеха предвид становището на Икономическия и социален комитет ([2]),

като взеха предвид становището на Комитета на регионите,

в съответствие с процедурата, установена в член 251 от Договора ([3]),

като имат предвид, че:

(1) В рамките на общата транспортна политика и с оглед подпомагане на защитата на потребителя е важно да се осигури точно минимално ниво на застраховка, която да покрива отговорността на въздушните превозвачи по отношение на пътници, багаж, товари и трети лица.

(2) На авиационния пазар на Общността е премахната разликата между национален и международен въздушен транспорт и следователно, е подходящо да се установят минимални застрахователни изисквания за въздушните превозвачи на Общността.

(3) Необходими са общи действия, за да се осигури прилагането на тези изисквания също и спрямо въздушните превозвачи от трети държави с цел осигуряване на общо ниво с въздушните превозвачи на Общността.

(4) В своето съобщение от 10 октомври 2001 г. във връзка с последствията от терористичните атаки в Съединените щати върху въздухоплавателната индустрия, Комисията изрази намерение да проучи сумите и условията на застраховките, необходими за издаване от държавите-членки на лицензи за експлоатация с цел осигуряване на хармонизиран подход. Освен това в своето съобщение от 2 юли 2002 г. във връзка със застраховането в сектора на въздушния транспорт след терористичните атаки в Съединените щати от 11 септември 2001 г., Комисията изрази становище, че ще продължи да следи развитието на авиационния застрахователен пазар по отношение на ревизирането на сумите и условията на застраховките, необходими за издаване на лицензи за експлоатация от държавите-членки.

([1]) ОВ C 20 E, 28.1.2003 г., стр. 193.
([2]) ОВ C 95, 23.4.2003 г., стр. 16.
([3]) Становище на Европейския парламент от 13 май 2003 г. (все още непубликувано в *Официален вестник*), Обща позиция на Съвета от 5 декември 2003 г. (ОВ C 54 E, 2.3.2004 стр. 40) и Позиция на Европейския парламент от 11 март 2004 г. (все още непубликувана в *Официален вестник*) и Решение на Съвета от 30 март 2004 г.

▼B

(5) С Решение 2001/539/ЕО на Съвета [1] Общността сключи Конвенцията за уеднаквяване на определени правила, свързани с международния въздушен превоз, приета в Монреал на 28 май 1999 г. (Конвенцията от Монреал), в която се установяват нови правила за отговорност по отношение на международния въздушен превоз на хора, багаж и товари. Очаква се тези правила да заменят правилата от Варшавската конвенция от 1929 г. и последвалите изменения към нея.

(6) Член 50 от Конвенцията от Монреал изисква страните да гарантират, че въздушните превозвачи са адекватно застраховани за покриване на отговорност съгласно тази конвенция. Варшавската конвенция от 1929 г. и последвалите изменения към нея ще продължат да съществуват заедно с Конвенцията от Монреал за неопределен период от време. Двете конвенции предоставят възможност за неограничена отговорност.

(7) Член 7 от Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за лицензиране на въздушни превозвачи [2] изисква въздушните превозвачи да бъдат застраховани при поемане на отговорност в случай на злополука, особено по отношение на пътници, багаж, товари, поща и трети лица, макар и да не определя минималните суми и условия на застраховката.

(8) Подходящо е да се вземе предвид факта, че Европейската конференция за гражданска авиация прие на 13 декември 2000 г. резолюция ECAC/25-1 за минималните нива на застрахователно покритие за отговорност за пътници и трети лица, която беше изменена на 27 ноември 2002 г.

(9) Необходимо е да се дефинират минимални застрахователни изисквания за пътници, багаж, товари и трети лица за всички въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства, които летят от, към или над територията на държава-членка включително над нейните териториални води.

(10) Задълженията за застраховане трябва да останат при въздушните превозвачи с валиден лиценз за експлоатация, а в случай на въздушни превозвачи от Общността, с валиден лиценз за експлоатация, издаден в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92. Липсата на такъв лиценз или наличието на лиценз с изтекъл срок не освобождава превозвача от това задължение.

(11) Докато Конвенцията от Монреал специално регламентира отговорността по отношение на пътници, багаж и товари, отговорността за пощата в съответствие с член 2 от тази конвенция е предмет на „правилата, прилагани към взаимоотношенията между превозвачите и пощенските администрации“. В Общността застраховката за такава отговорност е регламентирана в достатъчна степен чрез член 7 от Регламент (ЕИО) № 2407/92.

(12) Би трябвало да се изисква задължителна застраховка за правителствените въздухоплавателни средства и за други определени видове въздухоплавателни средства.

(13) Минимално застрахователно покритие би трябвало да бъде предоставяно в случаите, когато въздушен превозвач или оператор на въздухоплавателно средство е отговорен за пътници, багаж, товари и трети лица в съответствие с правилата на международните конвенции, националното

[1] ОВ L 194 , 18.7.2001 г., стр. 38.
[2] ОВ L 240 , 24.8.1992 г., стр. 1.

▼B

законодателство или законодателството на Общността, без да се възпрепятстват тези правила.

(14) Застраховката би трябвало да покрива специфична авиационна отговорност по отношение на пътници, багаж, товари и трети лица. По отношение на пътниците, багажа и товарите застраховката трябва да включва покритие при смърт и телесна повреда, предизвикани при злополуки и за погиване, унищожаване или за щети върху багажа и товара. По отношение на трети лица застраховката трябва да включва покритие при смърт, телесни повреди и щети върху собствеността при злополуки.

(15) Настоящият регламент не би следвало да се тълкува като изискващ двойна застраховка. Дотолкова доколкото договарящият превозвач и действителният превозвач по смисъла на член 39 от Конвенцията от Монреал могат да бъдат подведени под отговорност за едни и същи щети, държавите-членки могат да установят специфични мерки за избягване на двойното застраховане.

(16) Докато пазарната практика за предлагане на застраховка на съвкупна база може да се приложи и особено за рисковете от война и тероризъм, като се позволи застрахователите да упражняват по-добър контрол върху своите отговорности, тази практика не освобождава въздушния превозвач или оператора на въздухоплавателно средство от задължението да спазва минималните застрахователни изисквания, когато се достигне съвкупната стойност, фиксирана в застрахователния договор.

(17) Необходимо е да се изисква въздушните превозвачи да представят доказателства, че по всяко време спазват минималните застрахователни изисквания, както се изисква от настоящия регламент. По отношение на въздушните превозвачи на Общността и на операторите на въздухоплавателни средства, използващи въздухоплавателни средства, регистрирани в Общността, депозирането на доказателства за застраховка в една държава-членка ще бъде достатъчно за всички държави-членки, като тази застраховка е приведена в действие от лице, упълномощено за това по силата на приложимото право.

(18) По отношение на прелитащите над територията на дадена държава-членка въздушни превозвачи, регистрирани извън Общността или въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, които не осъществяват кацане или излитане от държава-членка, всяка държава-членка, над чиято територия се извършва прелитането, в съответствие с международното право може да поиска доказателства за спазване на застрахователните изисквания на настоящия регламент, например като извършва проверки на произволен принцип.

(19) Минималните застрахователни изисквания би следвало да бъдат преразглеждани след определен период от време.

(20) Процедурите за наблюдения на прилагането на минималните застрахователни изисквания трябва да бъдат прозрачни и недискриминационни и не трябва да възпрепятстват свободното движение на стоки, хора, услуги и капитали.

(21) Мерките, необходими за въвеждане на настоящия регламент, би следвало да бъдат приети в съответствие с Решение 1999/468/ЕО на Съвета от 28 юни 1999 г., в което се установяват процедурите за упражняване на правомощията за въвеждане в сила, възложени на Комисията ([1]).

([1]) ОВ L 184, 17.7.1999 г., стр. 23.

▼B

(22) Когато са необходими допълнителни правила за установяване на адекватна застраховка, покриваща специфична авиационна отговорност по въпроси, които не са включени в настоящия регламент, държавите-членки ще имат възможност да въвеждат в сила такива правила.

(23) Споразумение за засилено сътрудничество при използването на летище Гибралтар беше договорено в Лондон на 2 декември 1987 г. между Кралство Испания и Обединеното кралство в съвместна декларация на министрите на външните работи на двете държави. Това споразумение все още предстои да бъде въведено в сила.

(24) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно въвеждането на минимални застрахователни изисквания, които могат да допринесат за постигане на целите на международния авиационен пазар чрез намаляване на нарушаването на конкуренцията, не може да бъде задоволително постигната от държавите-членки, а следователно може да бъде по-успешно постигната на ниво Общност, Общността може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарността, посочен в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, посочен в този член, настоящият регламент не излиза извън необходимото за постигането на тази цел,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Цел

1. Целта на настоящия регламент е да се установят минимални застрахователни изисквания за въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства по отношение на пътници, багаж, товари и трети лица.

2. По отношение на превоза на поща застрахователните изисквания са тези, които са посочени в Регламент (ЕИО) № 2407/92 и в националното законодателство на държавите-членки.

Член 2

Приложно поле

1. Настоящият регламент се прилага за всички въздушни превозвачи и всички оператори на въздухоплавателни средства, които летят към, от и над територията на държава-членка, за която се прилага Договора.

2. Настоящият регламент не се прилага за:

а) държавни въздухоплавателни средства, както е посочено в член 3, буква б) от Конвенцията за гражданска авиация, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

б) модели на въздухоплавателни средства с максимално допустимо излетно тегло под 20 кг;

в) крачно-катапултирани летателни апарати (включително захранвани с енергия парапланери и ръчни планери);

г) привързани балони;

д) хвърчила;

е) парашути (включително парашути с възходящо и низходящо движение);

▼B

ж) летателни апарати, включително планери с максимално излетно тегло по-малко от 500 кг и микросветлини, които:

— се използват за нетърговски цели или

— се използват за локално полетно обучение, в което не се включва пресичане на международни граници,

дотолкова доколкото се засягат застрахователните задължения по настоящия регламент, свързани с рисковете от война и тероризъм.

3. Прилагането на настоящия регламент за летище Гибралтар се подразбира, че няма да накърни съответните правни положения на Кралство Испания и Обединеното кралство по отношение на спора за суверенитет над територията, на която е разположено летището.

4. Прилагането на настоящия регламент за летище Гибралтар ще бъде преустановено до влизането в сила на споразумението, включено в съвместната декларация на министрите на външните работи на Кралство Испания и Обединеното кралство от 2 декември 1987 г. Правителствата на Испания и на Обединеното кралство ще информират Съвета за датата на влизането в сила.

Член 3

Дефиниции

За целите на настоящия регламент:

а) „въздушен превозвач“ означава предприятие за въздушен транспорт с валиден оперативен лиценз;

б) „въздушен превозвач на Общността“ означава въздушен превозвач с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава-членка в съответствие с Регламент (ЕИО) № 2407/92;

в) „оператор на въздухоплавателно средство“ означава лице или организация, които не са въздушен превозвач, извършващ непрекъснато ефективно използване или експлоатация на въздухоплавателното средство; физическото или юридическото лице, на чието име е регистрирано въздухоплавателното средство, се приема за оператор, освен ако лицето не докаже, че операторът е друго лице;

г) „полет“ означава:
— по отношение на пътниците и нерегистрирания багаж – периодът на транспортиране на пътниците с въздухоплавателното средство, включително качване и слизане от борда,

— по отношение на товарите и регистрирания багаж – периодът на транспортиране на багажа и товарите от момента на приемане на багажа или товарите от въздушния превозвач до момента на доставянето му на получателя, който има право,

— по отношение на трети лица – използването на въздухоплавателното средство от момента, когато към неговите двигатели се подаде мощност за рулиране или действително излитане до момента, когато въздухоплавателното средство е на земната повърхност или двигателите му са окончателно спрели; в допълнение това означава движението на въздухоплавателното средство чрез средства за теглене или избутване назад или чрез мощности, типични за задвижване или повдигане на въздухоплавателното средство, по-специално въздушни потоци;

д) „SDR“ означава специфично право за изтегляне, както е дефинирано от Международния валутен фонд;

▼B

е) „МТОМ“ означава максимално допустимо излетно тегло, което съответства на сертифицирани стойности, специфични за всички видове въздухоплавателни средства, както е посочено в сертификата за летателна годност на въздухоплавателното средство;

ж) „пътник“ означава всяко лице, което участва в полета със съгласието на въздушния превозвач или на оператора на въздухоплавателното средство, с изключение на дежурните членове на летателния и кабинния екипаж;

з) „трета страна“ означава всяко физическо или юридическо лице, с изключение на пътниците и дежурните членове на летателния и кабинния екипаж;

и) „търговска операция“ означава операция, извършвана срещу възнаграждение и/или за сметка на отсрещната страна.

Член 4

Принципи на застраховане

1. Въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства, посочени в член 2, ще бъдат застраховани в съответствие с настоящия регламент по отношение на тяхната специфична авиационна отговорност във връзка с пътници, багаж, товари и трети лица. Застрахователните рискове включват война, терористични актове, отвличане на въздухоплавателни средства, саботаж, незаконна конфискация на въздухоплавателни средства и граждански безредици.

2. Въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства осигуряват съществуването на застрахователно покритие за всеки полет независимо дали използваното въздухоплавателно средство е на тяхно разположение като собствено или е взето чрез споразумение за лизинг, или чрез съвместни или франчайзингови операции, споразумение за съвместно използване на кодови обозначения или друго споразумение от този характер.

3. Настоящият регламент не засяга правилата за отговорност, произтичащи от:

— международните конвенции, по които държавите-членки и/или Общността са страни;

— правото на Общността и

— вътрешното право на държавите-членки.

Член 5

Спазване на регламента

1. Въздушните превозвачи и, когато се изисква, операторите на въздухоплавателни средства, както е посочено в член 2, доказват съответствие със застрахователните изисквания, описани в настоящия регламент, като представят на компетентните органи на съответната държава-членка застрахователен сертификат или друго доказателство за валидна застраховка.

2. За целите на този член „съответната държава-членка“ означава държавата-членка, която издава лиценз за експлоатация на въздушен превозвач от Общността, или държавата-членка, в която е регистрирано въздухоплавателното средство или оператора на въздухоплавателното средство. За въздушни превозвачи, регистрирани извън Общността, използващи въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, „съответната държава-

▼B

членка“ означава държавата-членка, от или към която се изпълняват полетите.

3. Чрез дерогация от параграф 1, държавите-членки, над които се прелита, могат да поискат въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства, посочени в член 2, да представят доказателства за валидна застраховка в съответствие с настоящия регламент.

4. По отношение на въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства, използващи въздухоплавателни средства, регистрирани в Общността, депозирането на доказателство за застраховка в държавата-членка, посочена в параграф 2, е достатъчно за всички държави-членки, без да се засягат разпоредбите на член 8, параграф 6.

5. В изключителни случай на срив на застрахователния пазар Комисията може да определи съответни мерки за прилагане на параграф 1 в съответствие с процедурата, посочена в член 9, параграф 2.

Член 6

Застраховка по отношение на отговорност за пътници, багаж и товари

1. За отговорност по отношение на пътници минималното застрахователно покритие ще бъде 250 000 SDR на пътник. По отношение на нетърговски операции, извършвани с въздухоплавателни средства с максимално излетно тегло до 2 700 кг, държавите-членки могат да установят по-ниско ниво на минималното застрахователно покритие при условие, че това покритие е най-малко 100 000 SDR на пътник.

2. За отговорност по отношение на багаж минималното застрахователно покритие ще бъде 1 000 SDR на пътник при търговски операции.

3. За отговорност по отношение на товари, минималното застрахователно покритие ще бъде 17 SDR на килограм при търговски операции.

4. Параграфи 1, 2 и 3 не се прилагат по отношение на полети над територията на държавите-членки, извършвани от въздушни превозвачи, регистрирани извън Общността и от оператори на въздухоплавателни средства, използващи въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, които не включват кацане или излитане от тази територия.

▼M1

5. Стойностите, посочени в този член, могат да бъдат адаптирани, ако е уместно, когато изменения в съответните международни договори го налагат. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 9, параграф 3.

▼B

Член 7

Застраховка по отношение на отговорност към трети лица

1. По отношение на отговорността към трети лица минималното застрахователно покритие при злополука за всяко въздухоплавателно средство ще бъде:

▼B

Категория	МТОМ (кг)	Минимална застраховка (милиони SDR)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Ако в даден момент не е налице застрахователното покритие за щети спрямо трети лица, дължащи се на война или терористични действия, не е налице за въздушен превозвач или оператор на въздухоплавателно средство на основата на злополука, този въздушен превозвач или оператор на въздухоплавателно средство може да удовлетвори своето задължение да застрахова такива рискове чрез застраховане на съвкупна база. Комисията отблизо следи прилагането на тази разпоредба, за да гарантира, че такава съвкупност е най-малко еквивалентна на съответната стойност, посочена в таблицата.

▼M1

2. Стойностите, посочени в този член, могат да бъдат адаптирани, ако е уместно, когато изменения в съответните международни договори го налагат. Тези мерки, предназначени да изменят несъществени елементи на настоящия регламент, се приемат в съответствие с процедурата по регулиране с контрол, посочена в член 9, параграф 3.

▼B

Член 8

Прилагане и санкции

1. Държавите-членки следят за спазването на настоящия регламент от въздушните превозвачи и операторите на въздухоплавателни средства, посочени в член 2 на настоящия регламент.

2. За целите на параграф 1 и без да се засяга параграф 7, по отношение на полетите, извършвани от въздушни превозвачи, регистрирани извън Общността, или от въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, които не включват кацане или излитане от държава-членка, както и по отношение на кацания в държави-членки по причини, несвързани с трафика, съответните държави-членки могат да поискат доказателство за съответствие със застрахователните изисквания, установени в настоящия регламент.

3. Когато е необходимо, държавите-членки могат да поискат допълнителни доказателства от съответния въздушен превозвач, оператор на въздухоплавателно средство или застраховател.

4. Санкциите за нарушения на настоящия регламент следва да са ефективни, пропорционални и възпиращи.

5. По отношение на въздушни превозвачи от Общността тези санкции могат да включват отнемане на оперативния лиценз в съответствие с разпоредбите на законодателството на Общността.

▼B

6. По отношение на въздушни превозвачи, регистрирани извън Общността или оператори на въздухоплавателни средства, регистрирани извън Общността, санкциите могат да включват отнемане на правото на кацане на територията на държава-членка.

7. Когато държавите-членки не са удовлетворени от спазването на условията по настоящия регламент, те няма да дават разрешение на въздухоплавателното средство за излитане, преди съответният въздушен превозвач или оператор на въздухоплавателни средства да представи доказателства за адекватно застрахователно покритие в съответствие с разпоредбите на настоящия регламент.

Член 9

Комитет

1. Комисията се подпомага от Комитет, съставен съгласно член 11 от Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. за достъп на въздушните превозвачи от Общността до въздушните трасета в границите на Общността ([1]).

2. Когато има позовавания на този параграф, се прилагат членове 5 и 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се отчитат разпоредбите на член 8 от него.

Периодът, посочен в член 5, параграф 6 от Решение 1999/468/ЕО, е фиксиран на три месеца.

▼M1

3. При позоваване на настоящия параграф се прилагат член 5а, параграфи 1—4 и член 7 от Решение 1999/468/ЕО, като се вземат предвид разпоредбите на член 8 от него.

▼B

4. Комитетът може да бъде консултиран от Комисията по всякакви други въпроси, свързани с прилагането на настоящия регламент.

Член 10

Доклад и сътрудничество

1. До 30 април 2008 г. Комисията ще представи на Европейския парламент и на Съвета доклад за дейността съгласно настоящия регламент.

2. При поискване, държавите-членки предоставят информация на Комисията във връзка с прилагането на настоящия регламент.

Член 11

Влизане в сила

1. Настоящият регламент влиза в сила дванадесет месеца след датата на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави-членки.

([1]) ОВ L 240, 24.8.1992, стр. 8. Регламент, последно изменен с Регламент (ЕС) № 1882/2003 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 284, 31.10.2001, стр. 1).