Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B** **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004**

ze dne 21. dubna 2004

o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

(Úř. věst. L 138, 30.4.2004, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1137/2008 ze dne 22. října 2008	L 311	1	21.11.2008

Opraveno:

►**C1** Oprava, Úř. věst. L 279, 11.10.2006, s. 30 (785/2004)

▼B

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES) č. 785/2004

ze dne 21. dubna 2004

o požadavcích na pojištění u leteckých dopravců a provozovatelů letadel

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ([1]),

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([2]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V rámci společné dopravní politiky a za účelem zvýšení ochrany spotřebitele je důležité zajistit náležitou minimální úroveň pojištění, které by krylo odpovědnost leteckých dopravců, pokud jde o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby.

(2) Na trhu letecké dopravy v rámci Společenství bylo odstraněno rozlišování mezi vnitrostátní a mezinárodní leteckou dopravou, a z tohoto důvodu je vhodné stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce Společenství.

(3) Zároveň je zapotřebí společnou akcí zajistit, aby tyto požadavky platily také pro letecké dopravce ze třetích zemí, aby se tak pro ně zaručila rovnocenná pravidla jako pro letecké dopravce Společenství.

(4) Ve sdělení ze dne 10. října 2001 o dopadu teroristických útoků ve Spojených státech na odvětví letecké dopravy vyjádřila Komise úmysl přezkoumat výši a podmínky pojištění, které vyžadují členské státy pro udělení licencí k provozování letecké dopravy, aby byl zajištěn harmonizovaný přístup. Kromě toho ve sdělení ze dne 2. července 2002 týkajícím se pojištění v odvětví letecké dopravy po teroristických útocích ze dne 11. září 2001 ve Spojených státech, Komise uvedla, že bude i nadále sledovat vývoj na trhu pojištění letecké dopravy, pokud jde o přezkoumání výše a podmínek pojištění, které vyžadují členské státy pro udělení licencí k provozování letecké dopravy.

(5) Rozhodnutím Rady 2001/539/ES ([4]) uzavřelo Společenství Úmluvu o sjednocení některých pravidel mezinárodní letecké přepravy přijatou v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“), která stanoví nová pravidla týkající se odpovědnosti v souvislosti s leteckou přepravou osob, zavazadel

([1]) Úř. věst. C 20 E, 28.1.2003, s. 193.
([2]) Úř. věst. C 95, 23.4.2003, s. 16.
([3]) Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 13. května 2003 (dosud nezveřejněné v Úředním věstníku), společný postoj Rady ze dne 5. prosince 2003 (Úř. věst. C 54 E, 2.3.2004, s. 40), postoj Evropského parlamentu ze dne 11. března 2004 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 30. března 2004.
([4]) Úř. věst. L 194, 18.7.2001, s. 38.

▼B

a nákladu. Očekává se, že tato pravidla nahradí pravidla Varšavské úmluvy z roku 1929 ve znění změn.

(6) Článek 50 Montrealské úmluvy vyžaduje, aby smluvní strany zajistily vhodné pojištění leteckých dopravců na krytí jejich odpovědnost podle uvedené úmluvy. Varšavská úmluva z roku 1929 ve znění změn bude i nadále existovat vedle Montrealské úmluvy po neurčitou dobu. Obě úmluvy stanoví možnost neomezené odpovědnosti.

(7) Článek 7 nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům ([1]) stanoví, že letečtí dopravci musí mít uzavřeno pojištění odpovědnosti pro případ havárií, zejména pokud jde o cestující, zavazadla, náklad, poštu a třetí osoby, avšak nespecifikuje minimální výši a podmínky pojištění.

(8) Je vhodné vzít v úvahu skutečnost, že Evropská konference pro civilní letectví přijala dne 13. prosince 2000 usnesení ECAC/25-1 o minimálních úrovních pojistného krytí odpovědnosti vůči cestujícím a třetím osobám, které bylo pozměněno dne 27. listopadu 2002.

(9) Je třeba vymezit minimální požadavky na pojištění vztahující se na cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby pro letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzlétají z území nebo přelétávají území členského státu, včetně jeho teritoriálních vod.

(10) Povinnosti v oblasti pojištění musí existovat pro letecké dopravce s platnou licencí k provozování letecké dopravy a u leteckých dopravců Společenství s platnou licencí k provozování letecké dopravy udělenou v souladu s nařízením (EHS) č. 2407/92. Neexistence této licence nebo uplynutí doby její platnosti nezprošťuje podnik této povinnosti.

(11) Zatímco Montrealská úmluva upravuje konkrétně odpovědnost ve vztahu k cestujícím, zavazadlům a nákladu, odpovědnost za poštovní zásilky podléhá podle článku 2 této úmluvy „pravidlům platným pro vzájemné vztahy mezi dopravci a poštovními správami“. V rámci Společenství je pojištění této odpovědnosti dostatečně regulováno článkem 7 nařízení (EHS) č. 2407/92.

(12) Povinné pojištění není třeba vyžadovat u státních letadel a u některých jiných typů letadel.

(13) Minimální pojistné krytí musí být stanoveno v situacích, kdy je letecký dopravce nebo provozovatel letadla odpovědný ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám v souladu s pravidly mezinárodních úmluv, právních předpisů Společenství nebo jednotlivých států, aniž by došlo ke kolizi s těmito pravidly.

(14) Pojištění musí krýt odpovědnost specifickou pro oblast letectví ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám. Ve vztahu k cestujícím, zavazadlům a nákladu musí obsahovat krytí pro případ smrti a škody na zdraví vzniklých v důsledku nehod a pro případ ztráty nebo poškození zavazadel a nákladu. Ve vztahu ke třetím osobám musí pojištění zahrnovat krytí pro případ smrti a škody na zdraví a pro případ škod na majetku vzniklých v důsledku nehod.

(15) Toto nařízení by nemělo být vykládáno jako nařízení vyžadující dvojí pojištění. Vzhledem k tomu, že smluvní dopravce a skutečný dopravce ve smyslu článku 39 Montrealské úmluvy mohou být činěni odpovědnými za stejnou škodu, mohou členské státy zavést zvláštní opatření pro zamezení dvojímu pojištění.

([1]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

(16) Ačkoliv tržní praxe nabízení souhrnného pojištění může vést k pojistitelnosti, zejména pro případ válečných rizik a terorismu, tím, že umožní pojišťovnám lépe zvládat závazky, nezprošťuje tato praxe leteckého dopravce povinnosti dodržovat minimální požadavky na pojištění v případě, že je dosaženo úhrnné částky stanovené jeho pojistnou smlouvou.

(17) Je nezbytné od leteckých dopravců vyžadovat, aby prokázali, že po celou dobu dodržují minimální požadavky na pojištění odpovědnosti, jak je uvedeno v tomto nařízení. Pokud jde o letecké dopravce Společenství a provozovatele letadel využívající letadla registrovaná ve Společenství, dostačuje uložení dokladu o pojištění v jednom členském státu pro všechny členské státy, přičemž je toto pojištění uzavřeno u podniku, který má k této činnosti oprávnění na základě rozhodného práva.

(18) Pokud jde o přelety území členského státu uskutečňované leteckými dopravci třetích zemí nebo letadly registrovanými ve třetích zemích, při nichž nedochází k přistání či vzletu letadla v členském státě, může každý členský stát, nad jehož územím se přelety uskutečňují, v souladu s mezinárodním právem požadovat doklad o dodržení požadavků na pojištění stanovených v tomto nařízení, například prováděním namátkových kontrol.

(19) Minimální požadavky na pojištění by měly být po určité době přezkoumány.

(20) Postupy při kontrole uplatňování minimálních požadavků na pojištění musí být průhledné a nediskriminační a nesmějí bránit volnému pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu.

(21) Opatření nezbytná k provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([1]).

(22) Pokud je třeba přijmout další pravidla pro zavedení přiměřeného pojištění pokrývajícího specifickou odpovědnost v leteckém odvětví v případech, které neupravuje toto nařízení, musí mít členské státy možnost taková pravidla zavést.

(23) Dne 2. prosince 1987 byla mezi Španělským královstvím a Spojeným královstvím dohodnuta opatření pro hlubší spolupráci při užívání letiště Gibraltar společným prohlášením ministrů zahraničních věcí těchto dvou zemí. Tato opatření ještě nevstoupila v platnost.

(24) Vzhledem k tomu, že cíle tohoto nařízení, totiž zavedení minimálních požadavků na pojištění, které může přispět k dosažení cílů vnitřního trhu letecké dopravy omezením narušení hospodářské soutěže, nemůže být dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto jej může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality uvedenou v témž článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

([1]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼B

Článek 1

Účel

1. Účelem tohoto nařízení je stanovit minimální požadavky na pojištění pro letecké dopravce a provozovatele letadel ve vztahu k cestujícím, zavazadlům, nákladu a třetím osobám.

2. Požadavky na pojištění při přepravě poštovních zásilek stanoví nařízení (EHS) č. 2407/92 a právní předpisy jednotlivých členských států.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje na všechny letecké dopravce a provozovatele letadel, kteří létají uvnitř území, přistávají na území, vzlétají z území nebo přelétávají území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.

2. Toto nařízení se nevztahuje na

a) státní letadla ve smyslu čl. 3 písm. b) Úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1944;

b) modely letadel s maximální vzletovou hmotností nepřesahující 20 kg;

c) zařízení pro závěsné létání (včetně motorových paraglidingů a rogal);

d) upoutané balóny;

e) draky;

f) padáky (včetně závěsných padáků);

g) letadla včetně větroňů s maximální vzletovou hmotností nižší než 500 kg a ultralehká letadla, která

   — se používají pro neobchodní účely, nebo

   — se používají pro místní výuku létání, při níž se nepřekračují mezinárodní hranice,

   pokud jde o povinnosti pojištění podle tohoto nařízení vztahující se k rizikům války a terorismu.

3. Toto nařízení se použije pro letiště Gibraltar, aniž jsou dotčeny právní postoje Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ve sporech o svrchovanost nad územím, kde se letiště nachází.

4. Použitelnost tohoto nařízení pro letiště Gibraltar se pozastavuje, dokud nebude zaveden režim stanovený ve společném prohlášení ministrů zahraničních věcí Španělského království a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska ze dne 2. prosince 1987. Vlády Španělska a Spojeného království Velké Británie a Severního Irska budou Radu o tomto datu informovat.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

a) „leteckým dopravcem“ podnik zabývající se leteckou dopravou, který má platnou licenci k provozování letecké dopravy;

▼B

b) „leteckým dopravcem Společenství“ letecký dopravce s platnou licencí k provozování letecké dopravy udělenou členským státem v souladu s nařízení (EHS) č. 2407/92;

c) „provozovatelem letadla“ osoba nebo subjekt, který není leteckým dopravcem a který může neustále účinně disponovat s letadlem při jeho užívání či provozu; za provozovatele se považuje fyzická či právnická osoba, jejímž jménem je letadlo registrováno, pokud tato osoba neprokáže, že provozovatelem je jiná osoba;

d) „letem“

— z hlediska cestujících nebo zavazadel nepodaných k přepravě období přepravy cestujících letadlem včetně jejich nástupu na palubu letadla a výstupu z letadla,

— z hlediska nákladu a zavazadel podaných k přepravě období přepravy těchto zavazadel a nákladu od okamžiku předání zavazadel či nákladu leteckému dopravci až do okamžiku jejich předání oprávněnému příjemci,

— z hlediska třetích osob užívání letadla od okamžiku, kdy dojde k nastartování jeho motorů za účelem rolování po vzletové dráze nebo samotného startu až do okamžiku, kdy letadlo přistane a jeho motory se zcela zastaví; dále pohyb letadla pomocí tažných nebo tlačných vozidel nebo sil, které jsou typické pro pohon a vztlak letadla, zejména vzdušných proudů;

e) „ZPČ“ zvláštní práva čerpání podle definice Mezinárodního měnového fondu;

f) „MVH“ maximální vzletová hmotnost, která odpovídá certifikovanému údaji specifickému pro všechny typy letadel, jak je uvedeno v osvědčení způsobilosti k letu daného typu letadla;

g) „cestujícím“ osoba, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce; nepatří sem členové posádky letadla, kteří jsou ve službě;

h) „třetí osobou“ jakákoliv právnická či fyzická osoba, s výjimkou cestujících a členů posádky;

▼C1

g) „cestujícím“ osoba, která se účastní letu se souhlasem leteckého dopravce nebo provozovatele letadla; nepatří sem členové posádky letadla, kteří jsou ve službě;

▼B

i) „obchodním provozem“ činnost prováděná za úplatu a/nebo v pronájmu.

Článek 4

Zásady pojištění

1. Letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 musí mít v souladu s tímto nařízením uzavřené pojištění odpovědnosti specifické pro oblast letecké dopravy, pokud jde o cestující, zavazadla, náklad a třetí osoby. Mezi pojištěná rizika patří válka, terorismus, únos letadla, sabotáž, neoprávněné zmocnění a občanské nepokoje.

2. Letečtí dopravci a provozovatelé letadel zajistí, aby pro každé letadlo a každý let existovalo pojistné krytí, bez ohledu na to, zda s provozovaným letadlem disponují z titulu vlastnictví nebo smlouvy o pronájmu, nebo prostřednictvím společných či licenčních operací, sdílení kódu nebo jiné smlouvy stejné povahy.

3. Tímto nařízením nejsou dotčena pravidla týkající se odpovědnosti na základě

— mezinárodních úmluv, jimiž jsou členské státy anebo Společenství smluvními stranami,

▼B

— práva Společenství a

— práva jednotlivých členských států.

Článek 5

Plnění požadavků

1. Letečtí dopravci a na požádání i provozovatelé letadel uvedení v článku 2 prokazují splnění požadavků na pojištění stanovených tímto nařízením tak, že u příslušných orgánů dotyčného členského státu uloží osvědčení o pojištění nebo jiný doklad o platném pojištění.

2. Pro účely tohoto článku se za „dotyčný členský stát“ považuje členský stát, který udělil leteckému dopravci Společenství licenci k provozování letecké dopravy nebo členský stát, v němž je registrováno letadlo provozovatele letadla. Pro letecké dopravce třetích zemí a provozovatele letadel používající letadla registrovaná ve třetích zemích se „dotyčným členským státem“ rozumí členský stát, do nějž či z nějž se lety provozují.

3. Odchylně od odstavce 1 mohou členské státy, nad jejichž územím jsou uskutečňovány přelety, vyžadovat, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 předložili doklad o platném pojištění v souladu s tímto nařízením.

4. Pokud jde o letecké dopravce Společenství a provozovatele letadel registrovaných ve Společenství, dostačuje uložení dokladu o pojištění v členském státě uvedené v odstavci 2 pro všechny ostatní členské státy, aniž je dotčeno použití čl. 8 odst. 6.

5. V výjimečných případech selhání pojistného trhu může Komise stanovit postupem podle čl. 9 odst. 2 vhodná opatření pro použití odstavce 1.

Článek 6

Pojištění odpovědnosti ve vztahu k cestujícím, zavazadlům a nákladu

1. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k cestujícím činí nejméně 250 000 ZPČ na jednoho pasažéra. Avšak v případě neobchodního provozu zajišťovaného letadly s maximální vzletovou hmotností 2 700 kg nebo nižší může členský stát snížit úroveň minimálního pojistného krytí za předpokladu, že toto krytí činí nejméně 100 000 ZPČ na jednoho pasažéra.

2. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k zavazadlům činí nejméně 1 000 ZPČ na jednoho pasažéra v obchodním provozu.

3. Pojistné krytí odpovědnosti ve vztahu k nákladu činí nejméně 17 ZPČ na jeden kilogram v obchodním provozu.

4. Odstavce 1, 2 a 3 se nevztahují na přelety nad územím členských států prováděné leteckými dopravci třetích zemí a provozovateli letadel používajícími letadla registrovaná ve třetích zemích, pokud se v rámci těchto přeletů neuskuteční přistání ani vzlet na území Společenství.

▼M1

5. Hodnoty uvedené v tomto článku se mohou měnit podle potřeby, pokud to vyžadují změny odpovídajících mezinárodních smluv. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 9 odst. 3.

▼B

Článek 7

Pojištění odpovědnosti ve vztahu ke třetím osobám

1. Pokud jde o odpovědnost ve vztahu ke třetím osobám, činí minimální pojistné krytí v případě jednotlivé nehody pro každé letadlo:

Kategorie	Maximální vzletová hmotnost (MVH) (kg)	Minimální pojištění (v mil. ZPČ)
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

Pokud z důvodu války nebo teroristického útoku nemůže letecký dopravce nebo provozovatel letadla v určité době uzavřít pojistné krytí pro případ škody způsobené třetím osobám, které by bylo stanoveno pro jednotlivé případy nehod, může tento letecký dopravce nebo provozovatel letadla splnit svou povinnost pojištění těchto rizik tím, že uzavře souhrnné pojištění. Komise pečlivě sleduje používání tohoto ustanovení, aby se zaručilo, že toto souhrnné pojištění přinejmenším odpovídá odpovídající částce stanovené v tabulce.

▼M1

2. Hodnoty uvedené v tomto článku se mohou měnit podle potřeby, pokud to vyžadují změny odpovídajících mezinárodních smluv. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 9 odst. 3.

▼B

Článek 8

Uplatňování a sankce

1. Členské státy zajistí, aby letečtí dopravci a provozovatelé letadel uvedení v článku 2 dodržovali toto nařízení.

2. Pro účely odstavce 1 a aniž je dotčen odstavec 7, pokud jde o přelety uskutečňované leteckými dopravci třetích zemí nebo letadly registrovanými ve třetích zemích, při nichž nedochází k přistání v členském státě ani vzletu z členského státu, a dále pokud jde o mezipřistání těchto letadel v členských státech za jiným než dopravním účelem, může příslušný členský stát požadovat doklad o splnění požadavků na pojištění uvedených v tomto nařízení.

3. V případech potřeby si mohou členské státy od dopravce, provozovatele letadla nebo pojišťovny vyžádat další důkazy.

▼B

4. Sankce za porušení tohoto nařízení musí být účinné, přiměřené a odrazující.

5. V případě leteckých dopravců Společenství může mezi tyto sankce patřit odnětí licence k provozování letecké dopravy s výhradou odpovídajících právních předpisů Společenství a v souladu s nimi.

6. V případě leteckých dopravců třetích zemí a provozovatelů využívajících letadla registrovaná ve třetích zemích může mezi tyto sankce patřit odmítnutí práva přistát na území členského státu.

7. Nejsou-li členské státy přesvědčeny o splnění podmínek tohoto nařízení, nepovolí letadlu start, dokud dotyčný letecký dopravce nebo provozovatel letadla nepředloží doklad o odpovídajícím pojistném krytí v souladu s tímto nařízením.

Článek 9

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 11 nařízení Rady (EHS) č. 2408/92 ze dne 23. července 1992 o přístupu leteckých dopravců Společenství na letecké trasy uvnitř Společenství ([1]).

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

▼M1

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

▼B

4. Komise může s výborem dále konzultovat všechny ostatní záležitosti týkající se uplatňování tohoto nařízení.

Článek 10

Zpráva a spolupráce

1. Do 30. dubna 2008 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o uplatňování tohoto nařízení.

2. Členské státy sdělí Komisi na její žádost informace o uplatňování tohoto nařízení.

Článek 11

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvanáct měsíců po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie.*

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

([1]) Úř. věst. L 240, 24.8.1992, s. 8. Nařízení naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).