Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►**B** **EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 785/2004**

af 21. april 2004

om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører

(EUT L 138 af 30.4.2004, s. 1)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1137/2008 af 22. oktober 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING (EF) Nr. 785/2004

af 21. april 2004

om forsikringskrav til luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ([1]),

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg ([2]),

efter høring af Regionsudvalget,

efter proceduren i traktatens artikel 251 ([3]), og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Inden for rammerne af den fælles transportpolitik og med henblik på at fremme forbrugerbeskyttelsen er det vigtigt at sikre en passende minimumsforsikringsdækning af luftfartsselskabers erstatningsansvar over for passagerer, bagage, gods og tredjepart.

(2) På det indre marked for luftfart skelnes der ikke længere mellem national og international transport, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at indføre minimumsforsikringskrav for alle EF-luftfartsselskaber.

(3) Det er nødvendigt med en fælles indsats for at sikre, at disse krav også gælder for luftfartsselskaber fra tredjelande, således at der sikres ligestilling med EF-luftfartsselskaber.

(4) I sin meddelelse af 10. oktober 2001 om følgerne for luftfarten af terrorattentaterne i USA anførte Kommissionen, at den ville undersøge forsikringsbeløbene og -betingelserne i forbindelse med medlemsstaternes udstedelse af licenser med henblik på at sikre en fælles strategi. Kommissionen anførte endvidere i sin meddelelse af 2. juli 2002 om forsikring i lufttransportsektoren efter terrorattentaterne i USA den 11. september 2001, at den fortsat ville overvåge udviklingen på luftfartsforsikringsmarkedet med henblik på en revision af de forsikringsbeløb og -betingelser, der kræves, for at medlemsstaterne kan udstede licenser.

(5) Ved Rådets afgørelse 2001/539/EF ([4]) godkendte Fællesskabet konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, som blev vedtaget i Montreal den 28. maj 1999 (Montreal-konventionen), og som fastlægger nye regler for erstatningsansvaret i forbindelse med international lufttransport af personer, bagage eller gods. Disse regler vil skulle afløse reglerne i Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer.

(6) Ifølge Montreal-konventionens artikel 50 skal parterne sikre, at luftfartsselskaberne er tilstrækkeligt forsikret til at dække deres

([1]) EFT C 20 E af 28.1.2003, s. 193.
([2]) EUT C 95 af 23.4.2003, s. 16.
([3]) Europa-Parlamentets udtalelse af 13.5.2003 (endnu ikke offentliggjort i EUT), Rådets fælles holdning af 5.12.2003 (EUT C 54 E af 2.3.2004, s. 40) og Europa-Parlamentets holdning af 11.3.2004 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 30.3.2004.
([4]) EFT L 194 af 18.7.2001, s. 38.

▼B

erstatningsansvar i henhold til samme konvention. Warszawa-konventionen af 1929 med senere ændringer vil fortsat være gældende sideløbende med Montreal-konventionen for ubestemt tid. Begge konventioner indeholder mulighed for ubegrænset erstatningsansvar.

(7) I henhold til artikel 7 i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber [1], skal luftfartsselskaber have tegnet en forsikring til dækning af erstatningsansvar i forbindelse med ulykker, specielt over for passagerer, bagage, gods, post og tredjepart, dog uden at der er fastsat minimumsbeløb og forsikringsvilkår.

(8) Det bør bemærkes, at den europæiske civile luftfartskonference den 13. december 2000 vedtog resolution ECAC/25-1 om minimumsniveauer for forsikringsdækningen af erstatningsansvaret for passagerer og tredjepart, som blev ændret den 27. november 2002.

(9) Det er nødvendigt at fastsætte krav om minimumsforsikringsdækning for passagerer, bagage, gods og tredjepart for luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstats område, herunder dens territorialfarvand.

(10) Forsikringspligten bør påhvile luftfartsselskaber med gyldig licens, og for EF-luftfartsselskabers vedkommende skal den gyldige licens være udstedt i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2407/92. Selskaberne fritages ikke for denne pligt i tilfælde af, at licensen mangler eller er udløbet.

(11) Mens Montreal-konventionen specifikt regulerer erstatningsansvaret over for passagerer, bagage og gods, afhænger erstatningsansvaret for post i henhold til konventionens artikel 2 af de regler, der finder anvendelse på forholdet mellem luftfartsselskaberne og de forskellige postvæsener. I Fællesskabet er forsikring til dækning af dette erstatningsansvar tilstrækkelig reguleret i artikel 7 i forordning (EØF) nr. 2407/92.

(12) Der bør ikke kræves lovpligtig forsikring for statsluftfartøjer og visse andre typer luftfartøjer.

(13) Der bør være minimumsforsikringsdækning i tilfælde, hvor et luftfartsselskab eller en luftfartøjsoperatør er erstatningsansvarlig over for passagerer, bagage, gods og tredjepart i overensstemmelse med bestemmelserne i internationale konventioner, fællesskabslovgivningen eller national lov, uden at gribe ind i disse regler.

(14) Forsikringen skal dække luftfartsspecifikt ansvar over for passagerer, bagage, gods og tredjepart. Med hensyn til passagerer, bagage og gods skal forsikringen inkludere dækning ved dødsfald og personskade som følge af ulykker og dækning af tab eller ødelæggelse eller beskadigelse af bagage og gods. Med hensyn til tredjepart skal forsikringen inkludere dækning ved dødsfald, personskade og tingsskade som følge af ulykker.

(15) Denne forordning bør ikke fortolkes således, at der kræves dobbeltforsikring. I den udstrækning det kontraherende luftfartsselskab og det faktiske luftfartsselskab, jf. Montreal-konventionens artikel 39, kan gøres ansvarlige for den samme skade, kan medlemsstaterne træffe særlige foranstaltninger til at undgå dobbeltforsikring.

(16) Mens fastsættelse af samlede maksimerede forsikringssummer (aggregates) udgør en markedspraksis, som kan bidrage til at give mulighed for forsikring, især for risici som følge af krig og terrorisme, ved at give forsikringsselskaberne bedre kontrol over deres erstatningsforpligtelser, frigør denne praksis ikke et

[1] EFT L 240 af 24.8.1992, s. 1.

▼B

luftfartsselskab eller en luftfartøjsoperatør for forpligtelsen til at overholde minimumsforsikringskravene, når den samlede maksimerede forsikringssum, der er fastsat ved forsikringsaftalen, nås.

(17) Det er nødvendigt at kræve, at luftfartsselskaber deponerer bevis for, at de til enhver tid overholder de minimumskrav vedrørende forsikringsdækning af erstatningsansvaret, som er fastsat i denne forordning. Hvad angår dels EF-luftfartsselskaber dels luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret i EF, bør deponering af et forsikringsbevis i én medlemsstat være tilstrækkeligt for alle medlemsstaterne, hvis forsikringen er solgt af et selskab, der er bemyndiget hertil i henhold til gældende lovgivning.

(18) For så vidt angår overflyvninger af en medlemsstats område, der foretages af ikke-EF-luftfartsselskaber eller luftfartøjer, der er registreret uden for EF, og som ikke indebærer landing i eller start fra en medlemsstat, kan enhver overfløjet medlemsstat i overensstemmelse med international ret anmode om bevis for overensstemmelse med forsikringskravene i denne forordning, for eksempel ved at foretage stikprøver.

(19) Minimumsforsikringskravene skal revideres efter en vis tid.

(20) Procedurerne for kontrol med, at minimumsforsikringskravene overholdes, skal være gennemskuelige og ikke-diskriminerende og bør på ingen måde hindre den frie bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital.

(21) De nødvendige foranstaltninger til gennemførelsen af denne forordning bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen ([1]).

(22) I det omfang der er behov for yderligere bestemmelser for at tilvejebringe tilstrækkelig forsikring til at dække luftfartsspecifikt erstatningsansvar på områder, der ikke er omfattet af denne forordning, bør medlemsstaterne have mulighed for at fastsætte sådanne bestemmelser.

(23) En ordning vedrørende udvidet samarbejde om anvendelsen af lufthavnen i Gibraltar blev vedtaget i London den 2. december 1987 af Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige i form af en fælles erklæring fra de to landes udenrigsministre. Denne ordning er endnu ikke iværksat.

(24) Målet for denne forordning, nemlig indførelsen af minimumsforsikringskrav, som kan bidrage til at fremme målene for det indre luftfartsmarked ved at reducere konkurrenceforvridningerne, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor bedre gennemføres på fællesskabsplan. Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

Formål

1. Formålet med denne forordning er at opstille minimumsforsikringskrav for luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører med hensyn til passagerer, bagage, gods og tredjepart.

([1]) EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

▼B

2. Forsikringskravene med hensyn til post er fastsat i forordning (EØF) nr. 2407/92 og i medlemsstaternes nationale lovgivning.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på alle luftfartsselskaber og alle luftfartøjsoperatører, der flyver inden for, til, fra eller over en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse.

2. Forordningen gælder ikke for

a) statsluftfartøjer, jf. artikel 3, litra b), i ICAO-konventionen, undertegnet den 7. december 1944 i Chicago

b) modelfly med en MTOM på under 20 kg

c) luftfartøjer, der startes ved førerens egen muskelkraft (herunder motoriserede glideskærme og dragefly)

d) standballoner

e) drager

f) faldskærme (herunder parascending-faldskærme)

g) fly, herunder svævefly, med en MTOM på under 500 kg, og ultralette fly,

— der anvendes til ikke-erhvervsmæssig flyvning eller

— til lokal flyveundervisning uden passage af internationale grænser

for så vidt angår de i denne forordning omhandlede forsikringskrav vedrørende risici for krig og terrorisme.

3. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn foregriber ikke Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til den bestående uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, hvorpå lufthavnen er beliggende.

4. Anvendelsen af denne forordning på Gibraltar lufthavn suspenderes, indtil den ordning, der er fastlagt i den fælles erklæring af 2. december 1987 fra udenrigsministrene for Kongeriget Spanien og Det Forenede Kongerige, er iværksat. Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges regeringer underretter Rådet om datoen for denne iværksættelse.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende med en gyldig licens

b) »EF-luftfartsselskab«: et luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med forordning (EØF) nr. 2407/92

c) »luftfartøjsoperatør«: en person eller enhed, der ikke er et luftfartsselskab, og som har løbende effektiv råderet over anvendelsen eller driften af luftfartøjet. Den fysiske eller juridiske person, i hvis navn luftfartøjet er registreret, formodes at være operatøren, medmindre denne kan bevise, at operatøren er en anden person

d) »flyvning«:
— hvad angår passagerer og bagage, der ikke er indchecket, varigheden af befordringen af passagererne med fly, herunder ombordstigning og udstigning

▼B

— hvad angår gods og indchecket bagage, varigheden af transporten af bagage og gods fra det øjeblik, bagagen eller godset overdrages til luftfartsselskabet, indtil den/det udleveres til den behørige modtager

— hvad angår tredjepart, anvendelsen af et luftfartøj fra det øjeblik motorerne sættes i gang med henblik på at taxie eller gå i luften, indtil det øjeblik hvor luftfartøjet er på jorden, og dets motorer er slået helt fra. Herudover betyder det flytning af et luftfartøj med slæbe- og push-backkøretøjer eller med drivkraft, der typisk anvendes til at køre eller løfte luftfartøjer, navnlig luftstrømme

e) »SDR« (Special Drawing Right): en særlig trækningsrettighed som fastsat af Den Internationale Valutafond

f) »MTOM« (Maximum Take Off Mass): maksimalt tilladte startmasse, som svarer til et certificeret tal, der er specifikt for alle luftfartøjstyper som anført i luftfartøjets luftdygtighedsbevis

g) »passager«: enhver person, der befinder sig om bord på et luftfartøj med luftfartsselskabets eller luftfartøjsoperatørens samtykke, bortset fra tjenestegørende flyvebesætnings- og kabinebesætningsmedlemmer

h) »tredjepart«: enhver juridisk eller fysisk person, bortset fra passagerer og tjenestegørende flyvebesætnings- og kabinebesætningsmedlemmer

i) »erhvervsmæssig flyvning«: en flyvning, der udføres mod betaling og/eller lejeafgift.

Artikel 4

Forsikringsprincipper

1. De i artikel 2 omhandlede luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører skal være forsikret for deres luftfartsspecifikke erstatningsansvar over for passagerer, bagage, samt gods og tredjepart i overensstemmelse med denne forordning. De forsikrede risici omfatter krigshandlinger, terrorisme, flykapring, sabotage, ulovlig beslaglæggelse af luftfartøj og civile uroligheder.

2. Luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører skal sørge for, at der er forsikringsdækning for hver enkelt flyvning, uanset om de råder over det anvendte luftfartøj som ejere eller i kraft af en hvilken som helst form for leasingaftale, eller der er tale om fælles operationer, franchiseoperationer, fælles rutenummer (code-sharing) eller anden aftale af samme art.

3. Denne forordning berører ikke regler om erstatningsansvar, der følger

— af internationale konventioner, som medlemsstaterne og/eller Fællesskabet er part i

— fællesskabslovgivningen, og

— medlemsstaternes nationale lovgivning.

Artikel 5

Overensstemmelse

1. Luftfartsselskaber og, når det er påkrævet, luftfartøjsoperatører, jf. artikel 2, skal godtgøre, at de opfylder forsikringskravene i denne forordning ved at deponere et forsikringsbevis eller andet bevis på gyldig forsikring hos de kompetente myndigheder i den berørte medlemsstat.

▼B

2. Ved anvendelsen af denne artikel forstås ved den berørte medlemsstat, den medlemsstat, som har udstedt licens til EF-luftfartsselskabet, eller den medlemsstat, hvor luftfartøjsoperatørens luftfartøj er registreret. For luftfartsselskaber, der ikke er EF-luftfartsselskaber, og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret uden for EF, er den berørte medlemsstat den medlemsstat, hvorfra eller hvortil der flyves.

3. Uanset stk. 1 kan medlemsstater, der overflyves, kræve, at de i artikel 2 omhandlede luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører fremlægger bevis for gyldig forsikring i overensstemmelse med denne forordning.

4. Hvad angår EF-luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret i EF, er deponering af et forsikringsbevis i den i stk. 2 omhandlede medlemsstat tilstrækkeligt for alle medlemsstater, med forbehold af artikel 8, stk. 6.

5. Hvis forsikringsmarkedet undtagelsesvist svigter, kan Kommissionen efter proceduren i artikel 9, stk. 2, fastsætte passende foranstaltninger til anvendelse af stk. 1.

Artikel 6

Forsikring for erstatningsansvar for passagerer, bagage og gods

1. For så vidt angår erstatningsansvar for passagerer skal minimumsforsikringsdækningen være på 250 000 SDR pr. passager. I forbindelse med ikke-erhvervsmæssig flyvning med luftfartøjer med en MTOM på højst 2 700 kg kan medlemsstaterne imidlertid fastsætte et lavere minimumsforsikringsdækningsniveau, forudsat at denne dækning er på mindst 100 000 SDR pr. passager.

2. For så vidt angår erstatningsansvar for bagage skal minimumsforsikringsdækningen være på 1 000 SDR pr. passager i forbindelse med erhvervsmæssige flyvninger.

3. For så vidt angår erstatningsansvar for gods, skal minimumsforsikringsdækningen være på 17 SDR pr. kilogram i forbindelse med erhvervsmæssig flyvning.

4. Stk. 1, 2 og 3 finder ikke anvendelse på overflyvning af medlemsstaternes område foretaget af luftfartsselskaber, der ikke er EF-luftfartsselskaber, og luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret uden for EF, så længe det ikke indebærer landing på eller start fra det pågældende område.

▼M1

5. De værdier, der er anført i denne artikel, kan i givet fald tilpasses, hvis ændringer i de relevante internationale traktater gør det nødvendigt. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 9, stk. 3.

▼B

Artikel 7

Erstatningsansvar over for tredjepart

1. For så vidt angår erstatningsansvar over for tredjepart skal minimumsforsikringsdækningen pr. ulykke for det enkelte luftfartøj være:

Kategori	MTOM (kg)	Minimumsforsikring (mio. SDR)
1	< 500	0,75

▼B

Kategori	MTOM (kg)	Minimumsforsikring (mio. SDR)
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

Hvis et luftfartsselskab eller en luftfartøjsoperatør på et givet tidspunkt ikke kan opnå forsikringsdækning pr. ulykke for skade på tredjepart som følge af risiko for krig eller terrorisme, kan luftfartsselskabet eller luftfartøjsoperatøren opfylde sin forpligtelse til forsikring mod sådanne risici med en samlet maksimeret forsikring. Kommissionen overvåger nøje anvendelsen af denne bestemmelse for at sikre, at den samlede maksimerede forsikring mindst svarer til det relevante beløb i skemaet.

▼M1

2. De værdier, der er anført i denne artikel, kan i givet fald tilpasses, hvis ændringer i de relevante internationale traktater gør det nødvendigt. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i denne forordning, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 9, stk. 3.

▼B

Artikel 8

Gennemførelse og sanktioner

1. Medlemsstaterne sikrer, at de i artikel 2 omhandlede luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører overholder denne forordning.

2. Med henblik på stk. 1 og med forbehold af stk. 7 kan den pågældende medlemsstat for så vidt angår overflyvninger, der foretages af ikke-EF-luftfartsselskaber eller luftfartøjer, der er registreret uden for Fællesskabet, og som ikke indebærer landing i eller start fra en medlemsstat, samt for så vidt angår tekniske mellemlandinger, som disse luftfartøjer foretager i medlemsstater, anmode om bevis for overensstemmelse med forsikringskravene som fastlagt i denne forordning.

3. Medlemsstaterne kan om nødvendigt anmode om yderligere bevis fra det berørte luftfartsselskab, den berørte luftfartøjsoperatør eller det berørte forsikringsselskab.

4. Sanktioner for overtrædelse af denne forordning skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

5. For EF-luftfartsselskaber kan sanktionerne indebære tilbagetrækning af licensen i henhold til og i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i EF-lovgivningen.

6. For luftfartsselskaber, der ikke er EF-luftfartsselskaber, og for luftfartøjsoperatører, der anvender luftfartøjer, der er registreret uden for Fællesskabet, kan sanktionerne omfatte forbud mod landing på en medlemsstats territorium.

7. Når medlemsstaterne ikke er overbevist om, at betingelserne i denne forordning er overholdt, giver de ikke et luftfartøj tilladelse til

▼B

start, før vedkommende luftfartsselskab eller luftfartøjsoperatør har fremlagt bevis for tilstrækkelig forsikringsdækning i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 9

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 11 i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet ([1]).

2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til tre måneder.

▼M1

3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.

▼B

4. Kommissionen kan desuden rådspørge udvalget om alle andre spørgsmål vedrørende anvendelsen af denne forordning.

Artikel 10

Rapport og samarbejde

1. Kommissionen forelægger Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning senest den 30. april 2008.

2. Medlemsstaterne fremlægger efter anmodning oplysninger om anvendelsen af denne forordning til Kommissionen.

Artikel 11

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft tolv måneder efter dagen for dens offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

([1]) EFT L 240 af 24.8.1992, s. 8. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1882/2003 (EUT L 284 af 31.10.2003, s. 1).