Το έγγραφο αυτό συνιστά βοήθημα τεκμηρίωσης και δεν δεσμεύει τα κοινοτικά όργανα

►B ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 785/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών

(ΕΕ L 138 της 30.4.2004, σ. 1)

Τροποποιείται από:

		Επίσημη Εφημερίδα		
		αριθ.	σελίδα	ημερομηνία
►M1	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1137/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 785/2004 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 21ης Απριλίου 2004

για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 80 παράγραφος 2,

την πρόταση της Επιτροπής ([1]),

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([2]),

Αφού ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της συνθήκης ([3]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία των καταναλωτών, είναι σημαντικό να εξασφαλισθεί ενδεδειγμένο ελάχιστο επίπεδο ασφάλισης των αερομεταφορέων που θα καλύπτει την ευθύνη τους έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου και τρίτων.

(2) Στην κοινοτική αγορά αερομεταφορών, έχει καταργηθεί πλέον η διάκριση μεταξύ εθνικών και διεθνών αερομεταφορών, και συνεπώς είναι σκόπιμο να καθιερωθούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

(3) Χρειάζεται από κοινού δράση για να διασφαλιστεί ότι οι απαιτήσεις αυτές θα εφαρμόζονται και στους αερομεταφορείς τρίτων χωρών, προκειμένου να εξασφαλισθούν ισότιμοι όροι ανταγωνισμού με τους κοινοτικούς αερομεταφορείς.

(4) Στην από 10 Οκτωβρίου 2001 ανακοίνωσή της σχετικά με τις επιπτώσεις των τρομοκρατικών επιθέσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες στον κλάδο των αερομεταφορών, η Επιτροπή δήλωσε την πρόθεσή της να εξετάσει τα ποσά και τους όρους ασφάλισης που απαιτούνται για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης από τα κράτη μέλη, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί εναρμονισμένη αντιμετώπιση. Επίσης, στην από 2 Ιουλίου 2002 ανακοίνωσή της σχετικά με την ασφάλιση στον τομέα των αερομεταφορών μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, η Επιτροπή δήλωσε ότι θα εξακολουθήσει να παρακολουθεί τις εξελίξεις στην αεροπορική ασφαλιστική αγορά όσον αφορά την αναπροσαρμογή των ποσών και των όρων ασφάλισης που απαιτούνται για τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης από τα κράτη μέλη.

([1]) ΕΕ C 20 E της 28.1.2003, σ. 193.
([2]) ΕΕ C 95 της 23.4.2003, σ. 16.
([3]) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 13ης Μαΐου 2003 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα), κοινή θέση του Συμβουλίου της 5ης Δεκεμβρίου 2003 (ΕΕ C 54 E της 2.3.2004, σ. 40), θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 11ης Μαρτίου 2004 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 30ής Μαρτίου 2004.

▼B

(5) Με την απόφαση 2001/539/ΕΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 2001 ([1]), η Κοινότητα συνήψε τη σύμβαση για την ενοποίηση ορισμένων κανόνων στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, που συμφωνήθηκε στο Μοντρεάλ στις 28 Μαΐου 1999(«σύμβαση του Μοντρεάλ»), η οποία καθορίζει νέους κανόνες περί ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος στις διεθνείς αερομεταφορές προσώπων, αποσκευών και φορτίου. Οι εν λόγω κανόνες θα αντικαταστήσουν εν καιρώ τους κανόνες της σύμβασης της Βαρσοβίας του 1929 και των τροποποιήσεών της.

(6) Το άρθρο 50 της σύμβασης του Μοντρεάλ απαιτεί από τα μέρη να διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς είναι κατάλληλα ασφαλισμένοι για την κάλυψη της ευθύνης τους βάσει της σύμβασης. Η σύμβαση της Βαρσοβίας του 1929 και οι μετέπειτα τροποποιήσεις της θα συνεχίσουν να υφίστανται επ' αόριστον παράλληλα με τη σύμβαση του Μόντρεαλ. Αμφότερες οι συμβάσεις προβλέπουν τη δυνατότητα απεριόριστης ευθύνης.

(7) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ([2]), απαιτεί από τους αερομεταφορείς να ασφαλίζονται για την κάλυψη της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος, ιδίως όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο και τρίτους, χωρίς όμως να προσδιορίζει τα ελάχιστα ποσά και τους όρους ασφάλισης.

(8) Είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη το ψήφισμα ECAC/25-1 που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Συνδιάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας στις 13 Δεκεμβρίου 2000 για τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι επιβατών και τρίτων, το οποίο τροποποιήθηκε στις 27 Νοεμβρίου 2002.

(9) Είναι αναγκαίο να καθοριστούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης έναντι επιβατών, αποσκευών, φορτίου και τρίτων, για τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και για τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπεράνω κράτους μέλους ή προς ή από αυτό, συμπεριλαμβανομένων των χωρικών του υδάτων.

(10) Οι υποχρεώσεις ασφάλισης θα πρέπει να βαρύνουν τους αερομεταφορείς που διαθέτουν έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης, στην περίπτωση δε των κοινοτικών αερομεταφορέων, έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης χορηγηθείσα σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92. Η έλλειψη ή η λήξη της εν λόγω άδειας δεν απαλλάσσει την επιχείρηση από την υποχρέωση αυτή.

(11) Ενώ η σύμβαση του Μόντρεαλ ρυθμίζει ειδικά την ευθύνη έναντι επιβατών, αποσκευών και φορτίου, η ευθύνη για το ταχυδρομείο υπόκειται, σύμφωνα με το άρθρο 2 της σύμβασης αυτής, στους «κανόνες που εφαρμόζονται στις σχέσεις μεταξύ των μεταφορέων και των ταχυδρομικών διοικήσεων». Στην Κοινότητα, η ασφάλιση της ευθύνης αυτής ρυθμίζεται ικανοποιητικά με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92.

(12) Η υποχρεωτική ασφάλιση δεν θα πρέπει να απαιτείται για τα κρατικά αεροσκάφη και για ορισμένα άλλα είδη αεροσκαφών.

(13) Ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη θα πρέπει να προβλέπεται σε περιπτώσεις όπου ο αερομεταφορέας ή η επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών είναι υπεύθυνος όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και τρίτους σύμφωνα με τους κανόνες των διεθνών συμβάσεων, της κοινοτικής ή της εθνικής νομοθεσίας, χωρίς να υπάρχει παρεμβολή στους κανόνες αυτούς.

(14) Η ασφάλιση θα πρέπει να καλύπτει την ειδική ευθύνη στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και τρίτους. Ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές και το

([1]) ΕΕ L 194 της 18.7.2001, σ. 38.
([2]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

▼B

φορτίο, η ασφάλιση θα πρέπει να καλύπτει επίσης τις περιπτώσεις θανάτου και σωματικής βλάβης λόγω ατυχήματος καθώς και την απώλεια, καταστροφή ή φθορά αποσκευών και φορτίου. Ως προς τους τρίτους, η ασφάλιση θα πρέπει να καλύπτει επίσης τις περιπτώσεις θανάτου, σωματικής βλάβης και φθοράς της περιουσίας λόγω ατυχήματος.

(15) Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να ερμηνευθεί ως επιβάλλων διπλή ασφάλιση. Καθόσον ο συμβατικός μεταφορέας και ο πραγματικός μεταφορέας κατά την έννοια του άρθρου 39 της σύμβασης του Μόντρεαλ μπορεί να θεωρηθούν υπεύθυνοι για την ίδια ζημία, τα κράτη μέλη δύνανται να θεσπίσουν ειδικά μέτρα προς αποφυγή της διπλής ασφάλισης.

(16) Μολονότι τα συνολικά όρια αποτελούν πρακτική της αγοράς που μπορεί να συμβάλει στην ασφαλισιμότητα, ιδίως όσον αφορά κινδύνους από πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες, διότι επιτρέπει στους ασφαλιστές να ελέγχουν καλύτερα τις υποχρεώσεις τους, η εν λόγω πρακτική δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα ή την επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκάφους από την υποχρέωση να τηρούν τις ελάχιστες ασφαλιστικές απαιτήσεις όταν συμπληρώνουν το συνολικό όριο που καθορίζεται στο ασφαλιστήριο συμβόλαιό τους.

(17) Είναι αναγκαίο να απαιτείται από τους αερομεταφορείς να αποδεικνύουν ότι τηρούν ανά πάσα στιγμή τις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για την κάλυψη της ευθύνης, όπως προβλέπει ο παρών κανονισμός. Όσον αφορά τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Κοινότητα, η προσκόμιση αποδείξεων ασφάλισης σε ένα κράτος μέλος θα πρέπει να επαρκεί για όλα τα κράτη μέλη, εφόσον η ασφάλιση αυτή έχει γίνει από επιχείρηση εγκεκριμένη προς τούτο βάσει της εφαρμοστέας νομοθεσίας.

(18) Όσον αφορά την υπέρπτηση εδάφους κράτους μέλους από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς ή από αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, η οποία δεν συνεπάγεται προσγείωση σε κράτος μέλος ή απογείωση από αυτό, το κράτος μέλος πάνω από το οποίο υπερίπταται το αεροσκάφος δύναται, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να ζητεί αποδείξεις της συμμόρφωσης προς τις ασφαλιστικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, διενεργώντας για παράδειγμα δειγματοληπτικούς ελέγχους.

(19) Οι ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης θα πρέπει να επανεξετάζονται μετά από κάποιο χρονικό διάστημα.

(20) Οι διαδικασίες εποπτείας της εφαρμογής των ελάχιστων απαιτήσεων ασφάλισης θα πρέπει να είναι διαφανείς και να μην εισάγουν διακρίσεις, ούτε να εμποδίζουν καθ' οιονδήποτε τρόπο την ελεύθερη κυκλοφορία εμπορευμάτων, προσώπων, υπηρεσιών και κεφαλαίων.

(21) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/ΕΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή ([1]).

(22) Όταν απαιτούνται περαιτέρω κανόνες για να εξασφαλιστεί η κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη της ευθύνης στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών για σημεία που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δύνανται να θεσπίζουν τους σχετικούς κανόνες.

(23) Με κοινή δήλωση των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου συμφωνήθηκαν στις

([1]) ΕΕ L 184 της 17.7.1999, σ. 23.

▼B

2 Δεκεμβρίου 1987 στο Λονδίνο διακανονισμοί στενότερης συνεργασίας όσον αφορά τη χρήση του αερολιμένα του Γιβραλτάρ. Οι διακανονισμοί αυτοί δεν έχουν ακόμα τεθεί σε εφαρμογή.

(24) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, ήτοι η εισαγωγή ελάχιστων ασφαλιστικών απαιτήσεων που μπορούν να συμβάλουν στους σκοπούς της εσωτερικής αγοράς εναέριων μεταφορών περιορίζοντας τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη και μπορεί, επομένως, να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα μπορεί να θεσπίζει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται με το άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται με το εν λόγω άρθρο, ο παρόν κανονισμός δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Στόχος

1. Στόχος του παρόντος κανονισμού είναι να θεσπιστούν ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλισης για τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών, όσον αφορά επιβάτες, αποσκευές, φορτίο και τρίτους.

2. Όσον αφορά τη μεταφορά ταχυδρομείου, οι απαιτήσεις ασφάλισης είναι εκείνες που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 και από τις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε όλους τους αερομεταφορείς και όλες τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που εκτελούν πτήσεις εντός ή υπεράνω του εδάφους κράτους μέλους ή προς ή από κράτος μέλος στο οποίο εφαρμόζεται η συνθήκη.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται:

α) στα κρατικά αεροσκάφη που αναφέρονται στο άρθρο 3 στοιχείο β) της σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας, που υπογράφηκε στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944·

β) στα αερομοντέλα με μέγιστη μάζα απογείωσης (ΜΤΟΜ) κατώτερη των 20 κιλών·

γ) στα αεροδύναμα, η απογείωση των οποίων γίνεται με τα πόδια (όπου συμπεριλαμβάνονται τα αλεξίπτωτα πλαγιάς με κινητήρα και τα αιωρόπτερα)·

δ) στα δέσμια αερόστατα·

ε) στους αετούς (kites)·

στ) στα αλεξίπτωτα (συμπεριλαμβανομένων των συρόμενων αλεξιπτώτων parasailing)·

ζ) στα ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη και τα ανεμόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης (ΜΤΟΜ) κατώτερη των 500 κιλών που

— χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς ή

— χρησιμοποιούνται για τοπικές εκπαιδευτικές πτήσεις που δεν συνεπάγονται τη διέλευση διεθνών συνόρων,

όσον αφορά τις ασφαλιστικές υποχρεώσεις βάσει του παρόντος κανονισμού σχετικά με τους κινδύνους πολέμου και τρομοκρατίας.

▼B

3. Εξυπακούεται ότι ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά τους περί κυριαρχίας επί του εδάφους όπου βρίσκεται ο αερολιμένας.

4. Η εφαρμογή του παρόντος κανονισμού στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ αναστέλλεται έως ότου τεθούν σε εφαρμογή οι διακανονισμοί της κοινής δήλωσης των Υπουργών Εξωτερικών του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της 2ας Δεκεμβρίου 1987. Οι κυβερνήσεις της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου θα ενημερώσουν σχετικά το Συμβούλιο για την εν λόγω ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

α) «αερομεταφορέας», κάθε αεροπορική επιχείρηση με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης·

β) «κοινοτικός αερομεταφορέας», κάθε αερομεταφορέας με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης την οποία έχει χορηγήσει κράτος μέλος σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92·

γ) «επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκάφους», το πρόσωπο ή η οντότητα που έχει στη διαρκή και πραγματική διάθεσή του τη χρήση ή τη λειτουργία του αεροσκάφους, χωρίς να είναι αερομεταφορέας· ως επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους θεωρείται κατά τεκμήριο το φυσικό ή νομικό πρόσωπο στο όνομα του οποίου είναι νηολογημένο το αεροσκάφος, εκτός εάν μπορεί να αποδείξει ότι η επιχείρηση εκμετάλλευσης είναι άλλο πρόσωπο·

δ) «πτήση»,
— ως προς τους επιβάτες και τις μη παραδιδόμενες αποσκευές, η περίοδος αεροπορικής μεταφοράς των επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της επιβίβασης και αποβίβασής τους,

— ως προς το φορτίο και τις παραδιδόμενες αποσκευές, η περίοδος μεταφοράς των αποσκευών και του φορτίου από τη στιγμή που η αποσκευή ή το φορτίο παραδίδεται στον αερομεταφορέα μέχρι τη στιγμή της παράδοσής του στον νόμιμο παραλήπτη,

— ως προς τους τρίτους, η χρησιμοποίηση του αεροσκάφους από τη στιγμή της εκκίνησης των κινητήρων του για τροχοδρόμηση ή για την απογείωση αυτή καθαυτή μέχρι τη στιγμή της προσγείωσης και το πλήρες σταμάτημα των κινητήρων του· επίσης, η μετακίνηση του αεροσκάφους από οχήματα ρυμούλκησης ή προώθησης ή από δυνάμεις χαρακτηριστικές της πρόωσης και της άντωσης του αεροσκάφους, ιδίως τα ρεύματα αέρος·

ε) «ΕΤΔ», ειδικά τραβηκτικά δικαιώματα, όπως ορίζονται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο·

στ) «ΜΤΟΜ», η μέγιστη μάζα απογείωσης, η οποία αντιστοιχεί προς πιστοποιημένο μέγεθος συγκεκριμένο για όλους τους τύπους αεροσκαφών, όπως αυτό δηλώνεται στο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του αεροσκάφους·

ζ) «επιβάτης», κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στην πτήση με τη συγκατάθεση του αερομεταφορέα ή της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών, εξαιρουμένων των εν υπηρεσία μελών του πληρώματος πτήσεως καθώς και του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

η) «τρίτος», κάθε νομικό ή φυσικό πρόσωπο, εξαιρουμένων των επιβατών και των εν υπηρεσία μελών του πληρώματος πτήσεως καθώς και του πληρώματος θαλάμου επιβατών·

▼B

θ) «εμπορική πτήση», η πτήση που πραγματοποιείται έναντι αμοιβής ή/και μίσθωσης.

Άρθρο 4

Αρχές ασφάλισης

1. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 διαθέτουν ασφάλιση σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό για την κάλυψη της ειδικής αεροπορικής ευθύνης τους ως προς τους επιβάτες, τις αποσκευές τους, το φορτίο και τους τρίτους. Στους ασφαλισμένους κινδύνους περιλαμβάνονται οι πολεμικές ή τρομοκρατικές ενέργειες, η αεροπειρατεία, η δολιοφθορά, η παράνομη κατακράτηση αεροσκάφους και οι εμφύλιες αναταραχές.

2. Οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών διασφαλίζουν ότι η ασφαλιστική κάλυψη ισχύει για όλες ανεξαιρέτως τις πτήσεις, ανεξαρτήτως εάν κατέχουν το αεροσκάφος κατά κυριότητα, μέσω οποιασδήποτε μορφής μίσθωσης ή μέσω συμπράξεων ή συμβάσεων δικαιοπαροχής, εκτέλεσης δρομολογίων με κοινό κωδικό ή οποιασδήποτε άλλης συμφωνίας της ίδιας φύσεως.

3. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τους κανόνες περί ευθύνης οι οποίοι πηγάζουν από:

— διεθνείς συμβάσεις στις οποίες τα κράτη μέλη και/ή η Κοινότητα είναι συμβαλλόμενα μέρη,

— την κοινοτική νομοθεσία και

— την εθνική νομοθεσία των κρατών μελών.

Άρθρο 5

Συμμόρφωση

1. Οι αερομεταφορείς και, εφόσον αυτό απαιτείται, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 αποδεικνύουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις ασφάλισης του παρόντος κανονισμού προσκομίζοντας στις αρμόδιες αρχές του ενδιαφερόμενου κράτους μέλους πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλο αποδεικτικό έγκυρης ασφάλισης.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος» νοείται το κράτος μέλος που χορήγησε την άδεια εκμετάλλευσης στον κοινοτικό αερομεταφορέα ή το κράτος μέλος στο οποίο έχει νηολογηθεί το αεροσκάφος της επιχείρησης εκμετάλλευσης αεροσκαφών. Για τους εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς και επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, «ενδιαφερόμενο κράτος μέλος» είναι το κράτος μέλος προς ή από το οποίο εκτελούνται οι πτήσεις.

3. Κατά παρέκκλιση της παραγράφου 1, τα κράτη μέλη πάνω από το έδαφος των οποίων εκτελούνται πτήσεις δύνανται να απαιτούν από τους αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 να προσκομίζουν αποδεικτικά στοιχεία έγκυρης ασφάλισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

4. Ως προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα στην Κοινότητα, η κατάθεση των αποδεικτικών στοιχείων ασφάλισης στο κράτος μέλος της παραγράφου 2 αρκεί για όλα τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 6.

5. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις αδυναμίας της ασφαλιστικής αγοράς, η Επιτροπή μπορεί να θεσπίζει, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 9 παράγραφος 2, τα κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή της παραγράφου 1.

▼B

Άρθρο 6

Ασφάλιση για ευθύνη έναντι επιβατών, αποσκευών και φορτίου

1. Για την ευθύνη έναντι επιβατών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 250 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη. Ωστόσο, ως προς τις μη εμπορικές πτήσεις αεροσκαφών με ΜΤΟΜ που δεν υπερβαίνει τα 2 700 kg, τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν χαμηλότερο επίπεδο ελάχιστης ασφαλιστικής κάλυψης υπό τον όρο ότι η εν λόγω κάλυψη αντιστοιχεί τουλάχιστον σε 100 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη.

2. Για την ευθύνη έναντι των αποσκευών, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 1 000 ΕΤΔ ανά επιβάτη στις εμπορικές πτήσεις.

3. Για την ευθύνη έναντι του φορτίου, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ορίζεται σε 17 ΕΤΔ ανά κιλό στις εμπορικές πτήσεις.

4. Οι παράγραφοι 1, 2 και 3 δεν εφαρμόζονται στις πτήσεις πάνω από το έδαφος των κρατών μελών, οι οποίες εκτελούνται από εξωκοινοτικούς αερομεταφορείς ή από επιχειρήσεις εκμετάλλευσης που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, και οι οποίες δεν συνεπάγονται προσγείωση στο έδαφος αυτό ή απογείωση από αυτό.

▼M1

5. Τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορούν να προσαρμόζονται καταλλήλως, όταν το επιβάλλει η τροποποίηση των σχετικών διεθνών συνθηκών. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9 παράγραφος 3.

▼B

Άρθρο 7

Ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτων

1. Ως προς την ευθύνη έναντι τρίτων, η ελάχιστη ασφαλιστική κάλυψη ανά ατύχημα, για έκαστο αεροσκάφος, ορίζεται σε:

Κατηγορία	ΜΤΟΜ (kg)	Ελάχιστη ασφάλιση (εκατ. ΕΤΔ)
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

Οσάκις δεν παρέχεται σε αερομεταφορέα ή επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών ασφαλιστική κάλυψη ανά ατύχημα για ζημίες έναντι τρίτων λόγω κινδύνων πολέμου ή τρομοκρατίας, ο εν λόγω αερομεταφορέας ή επιχείρηση εκμετάλλευσης αεροσκαφών μπορεί να εκπληρώσει την υποχρέωση ασφάλισής του κατά τέτοιων κινδύνων με ασφαλιστική κάλυψη βάσει συνολικού ορίου. Η Επιτροπή παρακολουθεί στενά την εφαρμογή της διάταξης αυτής προκειμένου να διασφαλίζει ότι το εν λόγω συνολικό όριο είναι τουλάχιστον ισοδύναμο με το οικείο ποσό του πίνακα.

▼M1

2. Τα ποσά που αναφέρονται στο παρόν άρθρο μπορούν να προσαρμόζονται καταλλήλως, όταν το επιβάλλει η τροποποίηση των σχετικών διεθνών συνθηκών. Τα μέτρα αυτά, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων του παρόντος κανονισμού, θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 9 παράγραφος 3.

▼B

Άρθρο 8

Επιβολή της συμμόρφωσης και κυρώσεις

1. Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν ότι οι αερομεταφορείς και οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών του άρθρου 2 συμμορφώνονται προς τον παρόντα κανονισμό.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 και με την επιφύλαξη της παραγράφου 7, ως προς την υπέρπτηση από μη κοινοτικούς αερομεταφορείς ή αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, η οποία δεν συνεπάγεται προσγείωση σε κράτος μέλος ή απογείωση από αυτό, καθώς και ως προς τις στάσεις τέτοιων αεροσκαφών στα κράτη μέλη για μη κυκλοφοριακούς σκοπούς, το οικείο κράτος μέλος μπορεί να ζητεί αποδείξεις της συμμόρφωσης προς τις ασφαλιστικές απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού.

3. Εφόσον χρειαστεί, τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν πρόσθετα αποδεικτικά στοιχεία από τον αερομεταφορέα, την επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους ή την ασφαλιστική επιχείρηση.

4. Οι κυρώσεις για παραβάσεις του παρόντος κανονισμού πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.

5. Ως προς τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, οι κυρώσεις αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν την ανάκληση της άδειας εκμετάλλευσης, βάσει των οικείων διατάξεων της κοινοτικής νομοθεσίας και σύμφωνα μ' αυτές.

6. Ως προς τους μη κοινοτικούς αερομεταφορείς και τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης αεροσκαφών που χρησιμοποιούν αεροσκάφη νηολογημένα εκτός Κοινότητας, οι κυρώσεις μπορεί να περιλαμβάνουν την άρνηση του δικαιώματος προσγείωσης στο έδαφος κράτους μέλους.

7. Αν τα κράτη μέλη δεν έχουν πεισθεί ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος κανονισμού, δεν επιτρέπουν την απογείωση αεροσκάφους έως ότου ο ενδιαφερόμενος αερομεταφορέας ή η επιχείρηση εκμετάλλευσης του αεροσκάφους προσκομίσει αποδείξεις επαρκούς ασφάλισης σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό.

Άρθρο 9

Διαδικασία επιτροπής

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που συστήνεται με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών ([1]).

2. Οσάκις γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζονται τα άρθρα 5 και 7 της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της ιδίας αποφάσεως.

Η περίοδος του άρθρου 5 παράγραφος 6 της αποφάσεως 1999/468/ΕΚ είναι τρίμηνη.

([1]) ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 8· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1882/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 284 της 31.10.2003, σ. 1).

▼M1

3. Στις περιπτώσεις που γίνεται μνεία της παρούσας παραγράφου, εφαρμόζονται το άρθρο 5α παράγραφοι 1 έως 4, και το άρθρο 7 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 αυτής.

▼B

4. Η επιτροπή μπορεί επίσης να συμβουλεύει την Επιτροπή για οποιοδήποτε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 10

Υποβολή έκθεσης και συνεργασία

1. Η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη λειτουργία του παρόντος κανονισμού το αργότερο στις 30 Απριλίου 2008.

2. Τα κράτη μέλη παρέχουν στην Επιτροπή, εφόσον τους ζητηθεί, πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει δώδεκα μήνες από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.