Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

►**B** **EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 785/2004,**

annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004,

lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista

(EUVL L 138, 30.4.2004, s. 1)

Muutettu:

		virallinen lehti		
		N:o	sivu	päivämäärä
►**M1**	Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1137/2008, annettu 22 päivänä lokakuuta 2008	L 311	1	21.11.2008

▼B

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS (EY) N:o 785/2004,

annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004,

lentoliikenteen harjoittajia ja ilma-alusten käyttäjiä koskevista vakuutusvaatimuksista

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 80 artiklan 2 kohdan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen ([1]),

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([2]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä ([3]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Yhteisessä liikennepolitiikassa ja kuluttajansuojan vaalimiseksi on tarpeen varmistaa riittävä vakuutusten vähimmäistaso, joka kattaa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.

(2) Yhteisön ilmailumarkkinoilla ei enää erotella kansallista ja kansainvälistä liikennettä, minkä vuoksi on aiheellista vahvistaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajille vakuutusta koskevat vähimmäisvaatimukset.

(3) Yhteinen toiminta on tarpeen sen varmistamiseksi, että myös kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajiin sovelletaan samoja vaatimuksia, jotta yhteisön lentoliikenteen harjoittajilla olisi niiden kanssa tasapuoliset toimintaedellytykset.

(4) Komissio ilmoitti 10 päivänä lokakuuta 2001 antamassaan tiedonannossa, joka koski Yhdysvalloissa tehtyjen terrori-iskujen vaikutuksia ilmailualaan, että se aikoo jäsenvaltioiden myöntämien liikennelupien osalta tutkia vaadittavia vakuutusmääriä ja -ehtoja yhdenmukaisen lähestymistavan takaamiseksi. Lisäksi komissio ilmoitti 2 päivänä heinäkuuta 2002 antamassaan tiedonannossa, joka koski ilmailualan vakuutuksia Yhdysvalloissa 11 päivänä syyskuuta 2001 tapahtuneiden terrori-iskujen jälkeen, että se aikoo jatkaa ilmailualan vakuutusmarkkinoiden kehittymisen seurantaa pitäen silmällä jäsenvaltioiden myöntämien liikennelupien yhteydessä vaadittavien vakuutusmäärien ja -ehtojen tarkistusta.

(5) Yhteisö on neuvoston päätöksellä 2001/539/EY ([4]) hyväksynyt eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (jäljempänä ”Montrealin yleissopimus”), jossa vahvistetaan uudet säännöt korvausvastuusta henkilöiden, matkatavaroiden ja rahdin kansainvälisissä ilmakuljetuksissa. Näillä

([1]) EYVL C 20 E, 28.1.2003, s. 193.
([2]) EUVL C 95, 23.4.2003, s. 16.
([3]) Euroopan parlamentin lausunto, annettu 13. toukokuuta 2003 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), neuvoston yhteinen kanta, vahvistettu 5. joulukuuta 2003 (EUVL C 54 E, 2.3.2004, s. 40), Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 11. maaliskuuta 2004 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 30. maaliskuuta 2004.
([4]) EYVL L 194, 18.7.2001, s. 38.

▼B

säännöillä on tarkoitus korvata vuonna 1929 tehdyn Varsovan yleissopimuksen ja sen myöhempien muutosten säännöt.

(6) Montrealin yleissopimuksen 50 artiklan mukaan sopimuspuolten on varmistettava, että lentoliikenteen harjoittajilla on riittävä vakuutus, joka kattaa niille yleissopimuksen mukaisesti kuuluvan korvausvastuun. Vuonna 1929 tehty Varsovan yleissopimus on edelleen toistaiseksi voimassa Montrealin yleissopimuksen rinnalla. Kummassakin yleissopimuksessa määrätään rajoittamattoman korvausvastuun mahdollisuudesta.

(7) Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 ([1]) 7 artiklan mukaan lentoliikenteen harjoittajien on otettava onnettomuuksien varalta vastuuvakuutus, joka kattaa varsinkin matkustajat, matkatavarat, rahdin, postin ja kolmannet osapuolet. Siinä ei kuitenkaan täsmennetä vakuutuksen vähimmäismääriä ja ehtoja.

(8) On aiheellista ottaa huomioon, että Euroopan siviili-ilmailukonferenssi antoi 13 päivänä joulukuuta 2000 päätöslauselman ECAC/25-1 ilmakuljetus- ja lentovastuuvakuutusten vähimmäistasoista, jota muutettiin 27 päivänä marraskuuta 2002.

(9) On tarpeen määritellä matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun kattamiseksi vähimmäisvakuutusvaatimukset niille lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-aluksen käyttäjille, jotka lentävät jäsenvaltion alueella, alueelle, alueelta tai alueen yli, jäsenvaltion aluevedet mukaan luettuina.

(10) Vakuutusvelvoitteiden olisi koskettava lentoliikenteen harjoittajia, joilla on voimassa oleva liikennelupa, ja, yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta, asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukaisesti myönnetty voimassa oleva liikennelupa. Liikenneluvan puuttuminen tai sen voimassaolon päättyminen ei vapauta yritystä velvoitteiden noudattamisesta.

(11) Montrealin yleissopimuksella säännellään erityisesti korvausvastuuta matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin osalta, kun sen sijaan yleissopimuksen 2 artiklan mukaan postia koskeva korvausvastuu määräytyy ”rahdinkuljettajien ja postihallinnon välistä suhdetta koskevien sääntöjen mukaisesti”. Yhteisössä kyseistä korvausvastuuta koskevaa vakuutusta säännellään riittävästi asetuksen (ETY) N:o 2407/92 7 artiklassa.

(12) Pakollista vakuutusta ei olisi vaadittava valtion ilma-aluksilta eikä tietyntyyppisiltä muilta ilma-aluksilta.

(13) Vähimmäisvakuutusturva olisi varmistettava tilanteissa, joissa lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä on korvausvastuussa kansainvälisten yleissopimusten taikka yhteisön oikeuden tai kansallisen lain sääntöjen mukaisesti matkustajien, matkatavaroiden, rahdin tai kolmansien osapuolten osalta, kyseisiin sääntöihin puuttumatta.

(14) Vakuutuksella olisi katettava nimenomaan ilmailusta syntyvä vastuu matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Matkustajien, matkatavaroiden ja rahdin osalta vakuutuksella olisi katettava onnettomuuksista johtuvat kuolemantapaukset ja loukkaantumiset sekä matkatavaroiden ja rahdin katoaminen, tuhoutuminen tai vahingoittuminen. Kolmansien osapuolten osalta vakuutukseen olisi sisällyttävä suoja onnettomuuksista johtuvien kuolemantapausten, loukkaantumisten ja omaisuuden vahingoittumisen varalta.

(15) Tätä asetusta ei tulisi tulkita siten, että siinä edellytetään kaksoisvakuutusta. Jos Montrealin yleissopimuksen 39 artiklassa tarkoi-

([1]) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 1.

▼B

tettua sopimuksen tehnyttä rahdin kuljettajaa ja tosiasiallista rahdinkuljettajaa voidaan pitää korvausvastuullisena samasta vahingosta, jäsenvaltiot voivat vahvistaa erityisiä toimenpiteitä kaksoisvakuutuksen välttämiseksi.

(16) Vaikka vastuuvakuutuksen kokonaismäärät muodostavat markkinatavan, joka saattaa edistää vakuutuskelpoisuutta erityisesti sodan ja terrorismin varalta sallimalla vakuutuksenantajien hallita paremmin vahingonkorvausvastuitaan, tämä tapa ei kuitenkaan vapauta lentoliikenteen harjoittajaa tai ilma-aluksen käyttäjää velvoitteesta noudattaa vakuutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia, silloinkin kun vakuutussopimuksessa vahvistettu kokonaismäärä on saavutettu.

(17) On tarpeen vaatia, että lentoliikenteen harjoittajien on pyynnöstä toimitettava näyttöä siitä, että ne noudattavat aina tässä asetuksessa säädettyjä korvausvastuuta koskevia vähimmäisvaatimuksia. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ja yhteisössä rekisteröidyn ilma-aluksen käyttäjän osalta vakuutusta koskevan näytön esittämisen yhdessä jäsenvaltiossa pitäisi riittää kaikille jäsenvaltioille silloin kun vakuutuksen on myöntänyt sovellettavan lain nojalla siihen luvan saanut yritys.

(18) Silloin kun kyseessä ovat sellaiset yhteisön ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien tai yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten suorittamat ylilennot jäsenvaltion alueen ylitse, joihin ei kuulu laskeutuminen minkään jäsenvaltion alueelle tai lentoon nousu jäsenvaltion alueelta, jäsenvaltio, jonka yli lennetään, voi kansainvälisen oikeuden mukaisesti vaatia näyttöä tämän asetuksen mukaisten vakuutusvaatimusten noudattamisesta esimerkiksi tekemällä pistokokeita.

(19) Vakuutuksia koskevia vähimmäisvaatimuksia olisi tarkasteltava uudelleen tietyn ajan kuluttua.

(20) Vakuutuksia koskevien vähimmäisvaatimusten soveltamista olisi valvottava avoimilla ja syrjimättömillä menetelmillä, jotka eivät saa millään tavoin haitata tavaroiden, henkilöiden, palvelujen ja pääoman vapaata liikkumista.

(21) Tämän asetuksen täytäntöönpanemiseksi tarvittavista toimenpiteistä olisi päätettävä menettelystä komissiolle siirrettyä täytäntöönpanovaltaa käytettäessä 28 päivänä kesäkuuta 1999 tehdyn neuvoston päätöksen 1999/468/EY ([1]) mukaisesti.

(22) Siinä tapauksessa, että muita sääntöjä tarvitaan sellaista riittävää vakuutusta varten, joka kattaa nimenomaan ilmailusta syntyvän vastuun siltä osin kuin tätä asetusta ei sovelleta, jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus antaa tällaisia sääntöjä.

(23) Espanjan kuningaskunta ja Yhdistynyt kuningaskunta ovat Lontoossa 2 päivänä joulukuuta 1987 sopineet ulkoministereidensä yhteisellä julkilausumalla Gibraltarin lentoaseman käyttöä koskevista tiiviimmän yhteistyön järjestelyistä. Näitä järjestelyjä ei ole vielä otettu käyttöön.

(24) Suunnitellun toiminnan tavoitetta eli sellaisten vähimmäiskorvausvaatimusten käyttöönottoa, joilla voidaan osaltaan toteuttaa sisäisten lentomarkkinoiden tavoitteita vähentämällä kilpailun vääristymistä, ei voida riittävällä tavalla saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, ja se voidaan siksi saavuttaa paremmin yhteisön tasolla, joten yhteisö voi toteuttaa toimenpiteitä perustamissopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Kyseisessä artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen,

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

▼B

OVAT ANTANEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Tavoite

1. Tämän asetuksen tavoitteena on vahvistaa vakuutuksia koskevat vähimmäisvaatimukset lentoliikenteen harjoittajille ja ilma-alusten käyttäjille matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta.

2. Postikuljetusten osalta noudatetaan asetuksessa (ETY) N:o 2407/92 ja jäsenvaltioiden kansallisissa laeissa asetettuja vakuutusvaatimuksia.

2 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan kaikkiin lentoliikenteen harjoittajiin ja ilma-alusten käyttäjiin, jotka lentävät sellaisella jäsenvaltion alueella, johon sovelletaan perustamissopimusta, tai edellä tarkoitetulle alueelle, alueelta pois tai alueen yli.

2. Tätä asetusta ei sovelleta:

a) Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen 3 artiklan b kohdassa tarkoitettuihin valtion ilma-aluksiin;

b) ilma-alusten pienoismalleihin, joiden suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on alle 20 kg;

c) jaloilta lähteviin lentolaitteisiin (moottoroidut varjoliitimet ja riippuliitimet mukaan luettuina);

d) kiintopalloihin (jotka on kiinnitetty köysin);

e) leijoihin;

f) laskuvarjoihin (nousuvarjot mukaan luettuina).

g) ultrakevyisiin lentokoneisiin ja liitimiin, joiden lentoonlähtömassa on alle 500 kg ja joita

— käytetään muuhun kuin kaupalliseen tarkoitukseen,

— käytetään paikalliseen lennonopetukseen, johon ei liity kansainvälisten rajojen ylittämistä,

siltä osin kuin on kyse tämän asetuksen mukaisista velvoitteista vakuuttaa sodan ja terrorismin varalta.

3. Tämän asetuksen soveltamisen Gibraltarin lentoasemaan ei katsota vaikuttavan Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan oikeudelliseen asemaan sen alueen suvereniteettia koskevassa riita-asiassa, jolla lentoasema sijaitsee.

4. Tätä asetusta ei sovelleta Gibraltarin lentoasemaan, ennen kuin Espanjan kuningaskunnan ja Yhdistyneen kuningaskunnan ulkoministerien yhteisellä julkilausumalla 2 päivänä joulukuuta 1987 sovitut järjestelyt on otettu käyttöön. Espanjan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset ilmoittavat neuvostolle päivämäärän, jolloin nämä järjestelyt otetaan käyttöön.

3 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

▼B

a) ”lentoliikenteen harjoittajalla” lentoliikenneyritystä, jolla on voimassa oleva liikennelupa;

b) ”yhteisön lentoliikenteen harjoittajalla” lentoliikenteen harjoittajaa, jolla on asetuksen (ETY) N:o 2407/92 mukainen jäsenvaltion myöntämä voimassa oleva liikennelupa;

c) ”ilma-aluksen käyttäjällä” henkilöä tai yhteisöä, joka ei ole lentoliikenteen harjoittaja mutta jolla on ilma-aluksen käyttöä tai toimintaa koskeva jatkuva todellinen määräämisvalta; luonnollisen henkilön tai oikeushenkilön, jonka nimiin ilma-alus on rekisteröity, oletetaan olevan sen käyttäjä, jollei kyseinen henkilö voi osoittaa ilma-aluksen käyttäjän olevan joku muu;

d) ”lennolla”
— matkustajien ja käsimatkatavaroiden osalta kuljetusta ilma-aluksella ilma-alukseen nousu ja siitä poistuminen mukaan luettuina,

— rahdin ja ruumaan menevän matkatavaran osalta matkatavaroiden ja rahdin kuljetusta siitä hetkestä, jona matkatavara tai rahti annetaan lentoliikenteen harjoittajan huostaan siihen saakka kun tavara toimitetaan siihen oikeutetulle vastaanottajalle,

— kolmansien osapuolten osalta ilma-aluksen käyttöä siitä hetkestä, jona sen moottorit käynnistetään rullausta tai varsinaista lentoonlähtöä varten, siihen hetkeen, jona ilma-alus on asematasolla ja sen moottorit on kokonaan pysäytetty; lisäksi sillä tarkoitetaan ilma-aluksen siirtämistä hinaavilla tai työntävillä ajoneuvoilla tai voimilla, joilla ilma-alus tyypillisesti liikkuu tai nousee, erityisesti ilmavirtauksilla;

e) ”erityisillä nosto-oikeuksilla” Kansainvälisen valuuttarahaston määrittelemiä erityisiä nosto-oikeuksia;

f) ”suurimmalla hyväksytyllä lentoonlähtömassalla (MTOM)” lentoonlähtömassaa, joka vastaa kullekin ilma-alustyypille sen lentokelpoisuustodistuksessa ilmoitettua määrää;

g) ”matkustajalla” henkilöä, joka on lennolla mukana lentoliikenteen harjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän suostumuksella, lukuun ottamatta lennolla työssä olevia ohjaamo- ja matkustamomiehistön jäseniä;

h) ”kolmannella osapuolella” luonnollista tai oikeushenkilöä, joka ei ole matkustaja eikä kuulu lennolla työssä olevaan ohjaamo- tai matkustamohenkilöstöön;

i) ”kaupallisella lennolla” korvausta vastaan ja/tai toisen lukuun suoritettavaa lentoa.

4 artikla

Vakuutusperiaatteet

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitetuilla lentoliikenteen harjoittajilla ja ilma-alusten käyttäjillä on oltava tämän asetuksen mukainen vakuutus, joka kattaa niiden nimenomaan ilmailusta syntyvän korvausvastuun matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja kolmansien osapuolten osalta. Vakuutettuihin riskeihin on sisällyttävä sotatoimet, terrorismi, kaappaus, tuhotyöt, ilma-aluksen laiton haltuunotto ja sisäiset levottomuudet.

2. Lentoliikenteen harjoittajien ja ilma-aluksen käyttäjien on varmistettava, että vakuutusturva on voimassa jokaisella lennolla, olipa käytetty ilma-alus niiden käytössä omistajuuden tai minkä tahansa muotoisen vuokrasopimuksen perusteella tai yhteisten tai franchise-toimien, yhteisten reittitunnusten käytön taikka minkä tahansa muun samanluontoisen sopimuksen perusteella.

3. Tällä asetuksella ei rajoiteta korvausvastuusääntöjä, jotka johtuvat

▼B

— kansainvälisistä yleissopimuksista, joiden jäseniä jäsenvaltiot ja/tai yhteisö ovat,

— yhteisön oikeudesta, ja

— jäsenvaltioiden kansallisista laeista.

5 artikla

Noudattaminen

1. Edellä 2 artiklassa tarkoitettujen lentoliikenteen harjoittajien ja tarvittaessa ilma-alusten käyttäjien on osoitettava, että ne noudattavat tässä asetuksessa säädettyjä vakuutusvaatimuksia, toimittamalla asianomaisen jäsenvaltion toimivaltaisille viranomaisille vakuutustodistuksen tai esittämällä muuta näyttöä voimassa olevasta vakuutuksesta.

2. Tässä artiklassa ”asianomaisella jäsenvaltiolla” tarkoitetaan jäsenvaltiota, joka on myöntänyt liikenneluvan yhteisön lentoliikenteen harjoittajalle, tai jäsenvaltiota, jossa ilma-aluksen käyttäjän ilma-alus on rekisteröity. Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ja niiden ilma-alusten käyttäjien osalta, jotka käyttävät yhteisön ulkopuolella rekisteröityä ilma-alusta, ”asianomaisella jäsenvaltiolla” tarkoitetaan sitä jäsenvaltiota, johon tai josta lennot suoritetaan.

3. Poiketen siitä mitä 1 kohdassa säädetään, jäsenvaltiot, joiden yli lennetään, voivat vaatia, että 2 artiklassa tarkoitetut lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-aluksen käyttäjät esittävät näyttöä tämän asetuksen mukaisesta voimassa olevasta vakuutuksesta.

4. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajan ja yhteisössä rekisteröidyn ilma-aluksen käyttäjän osalta vakuutusta koskevan näytön esittäminen 2 kohdassa tarkoitettuun jäsenvaltioon on kaikkiin jäsenvaltioihin nähden riittävä, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 8 artiklan 6 kohdan soveltamista.

5. Poikkeuksellisissa tapauksissa, kun vakuutusmarkkinoilla on häiriöitä, komissio voi päättää 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti aiheellisista toimenpiteistä 1 kohdan soveltamiseksi.

6 artikla

Vakuutus matkustajia, matkatavaroita ja rahtia koskevan korvausvastuun varalta

1. Matkustajia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 250 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden. Ilma-aluksilla, joiden suurin hyväksytty lentoonlähtömassa on enintään 2 700 kg, liikennöitävien muiden kuin kaupallisten lentojen osalta jäsenvaltiot voivat asettaa vähimmäisvakuutusturvalle alemman tason edellyttäen, että turva kattaa kuitenkin vähintään 100 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden.

2. Matkatavaroita koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 1 000 erityistä nosto-oikeutta matkustajaa kohden kaupallisilla lennoilla.

3. Rahtia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on oltava 17 erityistä nosto-oikeutta kilogrammaa kohden kaupallisilla lennoilla.

4. Mitä 1, 2 ja 3 kohdassa säädetään, ei sovelleta yhteisön ulkopuolisten lentoliikenteen harjoittajien ja yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten käyttäjien lentoihin jäsenvaltioiden alueen yli, ellei lentoihin kuulu laskeutuminen tälle alueelle tai lentoonlähtö tältä alueelta.

▼M1

5. Tässä artiklassa tarkoitetut arvot voidaan tarvittaessa mukauttaa, jos asiankuuluvien kansainvälisten sopimusten muutokset sitä edellyttävät. Kyseiset toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän ase-

▼M1

tuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

▼B

7 artikla

Vakuutus kolmansia osapuolia koskevan korvausvastuun osalta

1. Kolmansia osapuolia koskevan vähimmäisvakuutusturvan on kutakin onnettomuutta kohden oltava kaikkien ilma-alusten osalta seuraava:

Luokka	MTOM (kg)	Vastuuvakuutuksen vähimmäismäärä (miljoonaa erityistä nosto-oikeutta)
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

Jos jonkin lentoliikenteen harjoittajan tai ilma-aluksen käyttäjän saatavilla ei jossain vaiheessa ole onnettomuuskohtaista vakuutusturvaa kolmansille osapuolille sodan tai terrorismin vuoksi aiheutuvien vahinkojen varalta, kyseinen lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä voi täyttää vakuutuksen ottamista koskevan velvoitteensa ottamalla vakuutuksen kokonaismäärän perusteella. Komissio seuraa tiiviisti tämän säännöksen soveltamista varmistaakseen, että kyseinen kokonaismäärä on vähintään samansuuruinen kuin taulukossa esitetty asianomainen määrä.

▼M1

2. Tässä artiklassa tarkoitetut arvot voidaan tarvittaessa mukauttaa, jos asiankuuluvien kansainvälisten sopimusten muutokset sitä edellyttävät. Nämä toimenpiteet, joiden tarkoituksena on muuttaa tämän asetuksen muita kuin keskeisiä osia, hyväksytään 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua valvonnan käsittävää sääntelymenettelyä noudattaen.

▼B

8 artikla

Noudattamisen valvonta ja seuraamukset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tämän asetuksen 2 artiklassa tarkoitetut lentoliikenteen harjoittajat ja ilma-alusten käyttäjät noudattavat tätä asetusta.

2. Sovellettaessa, mitä 1 kohdassa säädetään ja rajoittamatta 7 kohdan soveltamista asianomaiset jäsenvaltiot voivat pyytää todisteita tässä asetuksessa säädettyjen vakuutusvaatimusten noudattamisesta, kun kyseessä ovat muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten tai yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten suorittamat ylilennot, joihin ei liity laskeutumista mihinkään jäsenvaltioon tai lentoonlähtöä mistään jäsenvaltiosta, sekä mainitunlaisten ilma-alusten jäsenvaltioihin muussa kuin liikennöintitarkoituksessa suorittamat välilaskut.

▼B

3. Jäsenvaltiot voivat tarvittaessa pyytää lentoliikenteen harjoittajalta, ilma-aluksen käyttäjältä tai asianomaiselta vakuuttajalta lisätodisteita.

4. Tämän asetuksen rikkomisesta aiheutuvien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

5. Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta näihin seuraamuksiin saattaa sisältyä liikenneluvan peruuttaminen ottaen huomioon yhteisön oikeuden asiaankuuluvat säännökset ja niitä noudattaen.

6. Muiden kuin yhteisön lentoliikenteen harjoittajien osalta ja yhteisön ulkopuolella rekisteröityjen ilma-alusten käyttäjien osalta seuraamuksiin saattaa sisältyä jäsenvaltion alueelle laskeutumisen epääminen.

7. Jos jäsenvaltiot eivät pidä tämän asetuksen edellytyksiä täyttyneinä, ne eivät saa päästää ilma-alusta lähtemään ennen kuin asianomainen lentoliikenteen harjoittaja tai ilma-aluksen käyttäjä on esittänyt näyttöä tämän asetuksen mukaisesta riittävästä vakuutusturvasta.

9 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 ([1]) 11 artiklalla perustettu komitea.

2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 ja 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen ja 8 artiklan säännökset.

Päätöksen 1999/468/EY 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettu määräaika vahvistetaan kolmeksi kuukaudeksi.

▼M1

3. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan päätöksen 1999/468/EY 5 a artiklan 1–4 kohtaa sekä 7 artiklaa ottaen huomioon mainitun päätöksen 8 artiklan säännökset.

▼B

4. Komissio voi lisäksi kuulla tässä artiklassa tarkoitettua komiteaa mistä tahansa tämän asetuksen soveltamiseen liittyvästä asiasta.

10 artikla

Kertomus ja yhteistyö

1. Komissio antaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän asetuksen soveltamista koskevan kertomuksen viimeistään 30 päivänä huhtikuuta 2008.

2. Jäsenvaltioiden on pyynnöstä annettava komissiolle tietoja tämän asetuksen soveltamisesta.

11 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan 12 kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

([1]) EYVL L 240, 24.8.1992, s. 8. Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1882/2003 (EUVL L 284, 31.10.2003, s. 1).