Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

►**B** **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 785/2004**

(2004. gada 21. aprīlis)

par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem

(OV L 138, 30.4.2004., 1. lpp.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►**M1**	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1137/2008 (2008. gada 22. oktobris)	L 311	1	21.11.2008.

▼B

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA (EK) Nr. 785/2004

(2004. gada 21. aprīlis)

par apdrošināšanas prasībām, kas attiecas uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, jo īpaši tā 80. panta 2. punktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu ([1]),

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([2]),

apspriedušies ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ([3]),

tā kā:

(1) Saistībā ar kopējo transporta politiku un lai veicinātu patērētāju aizsardzību, ir svarīgi nodrošināt pienācīgu minimālo apdrošināšanas līmeni, aptverot gaisa pārvadātāju atbildību attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām.

(2) Kopienas gaisa pārvadājumu tirgū ir likvidēta atšķirība starp valsts un starptautisko gaisa transportu, tādēļ lietderīgi noteikt apdrošināšanas prasību minimumu attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem.

(3) Lai nodrošinātu, ka minētās prasības attiecas arī uz trešo valstu gaisa pārvadātājiem, ar nolūku nodrošināt Kopienas gaisa pārvadātājiem tādus pašus konkurences apstākļus, vajadzīga kopīga rīcība.

(4) Komisija 2001. gada 10. oktobra Paziņojumā par Amerikas Savienotajās Valstīs notikušo teroristu uzbrukumu netiešu ietekmi uz gaisa pārvadājumu nozari, nodrošinot saskaņotu pieeju, paziņoja nodomu pārbaudīt apdrošināšanas summas, kas jāiemaksā, un nosacījumus, kas jāizpilda, lai dalībvalstis piešķirtu ekspluatācijas licences. Turklāt 2002. gada 2. jūlija Paziņojumā par apdrošināšanu gaisa pārvadājumu nozarē pēc teroristu uzbrukumiem Amerikas Savienotajās Valstīs 2001. gada 11. septembrī Komisija paziņoja, ka tā turpinās novērot norises aviācijas apdrošināšanas tirgū saistībā ar nodomu pārskatīt apdrošināšanas summas, kas jāiemaksā, un nosacījumus, kas jāizpilda, lai dalībvalstis piešķirtu ekspluatācijas licences;

(5) Ar Padomes Lēmumu 2001/539/EK ([4]) Kopiena noslēdza Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, par ko vienojās Monreālā 1999. gada 28. maijā (Monreālas Konvencija), un ar ko nosaka jaunus atbildības noteikumus attiecībā uz starptautiskajiem cilvēku, bagāžas un kravu gaisa pārvadājumiem. Tiek paredzēts, ka minētie noteikumi

([1]) OV C 20 E, 28.1.2003., 193. lpp.
([2]) OV C 95, 23.4.2003., 16. lpp.
([3]) Eiropas Parlamenta 2003. gada 13. maija Atzinums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts), Padomes 2003. gada 5. decembra Kopējā nostāja (OV C 54 E, 2.3.2004., 40. lpp.), Eiropas Parlamenta 2004. gada 11. marta Lēmums (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts) un Padomes 2004. gada 30. marta Lēmums.
([4]) OV L 194, 18.7.2001., 38. lpp.

▼B

aizstās 1929. gada Varšavas Konvencijas noteikumus un to turpmākos grozījumus.

(6) Monreālas Konvencijas 50. pants noteic, ka pusēm jānodrošina, lai gaisa pārvadātāji būtu pienācīgi apdrošināti, ietverot atbildību, uz kuru attiecas minētā Konvencija. Uz nenoteiktu laiku paralēli būs spēkā 1929. gada Varšavas Konvencija ar tās turpmākiem grozījumiem un Monreālas Konvencija. Abas konvencijas paredz neierobežotas atbildības iespējamību.

(7) Padomes Regulas (EEK) Nr. 2407/92 (1992. gada 23. jūlijs) par gaisa pārvadātāju licencēšanu ([1]) 7. pants noteic, ka gaisa pārvadātājiem jābūt apdrošinātiem, ietverot arī atbildību par nelaimes gadījumiem, jo īpaši attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu, pasta sūtījumiem un trešām personām, kaut arī neprecizē apdrošināšanas minimālās summas un nosacījumus.

(8) Lietderīgi ņemt vērā faktu, ka Eiropas Civilās aviācijas konference 2000. gada 13. decembrī pieņēma Rezolūciju *ECAC*/25-1 par minimālo apdrošināšanas līmeni attiecībā uz pasažieru un trešo personu atbildību, kura grozīta 2002. gada 27. novembrī.

(9) Jānosaka apdrošināšanas prasību minimums, aptverot pasažierus, bagāžu, kravu un trešās personas, attiecībā uz gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus dalībvalsts teritorijā, ieskaitot teritoriālos ūdeņus, uz šo teritoriju, no tās vai pāri tai.

(10) Apdrošināšanas pienākumi jāturpina pildīt gaisa pārvadātājiem ar derīgu ekspluatācijas licenci, kam Kopienas gaisa pārvadātāju gadījumā jābūt piešķirtai saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92. Ja šādas licences nav vai ja tai beidzies termiņš, uzņēmums netiek atbrīvots no šāda pienākuma.

(11) Lai gan Monreālas Konvencija īpaši reglamentē atbildību attiecībā uz pasažieriem, bagāžu un kravu, uz atbildību par pasta sūtījumiem saskaņā ar minētās Konvencijas 2. pantu attiecas "noteikumi, ko piemēro, reglamentējot attiecības starp pārvadātājiem un pasta pārvaldēm". Kopienā šādas atbildības apdrošināšanu pietiekami reglamentē Regulas (EEK) Nr. 2407/92 7. pants.

(12) Obligāto apdrošināšanu neprasa valsts gaisa kuģiem un dažu citu tipu gaisa kuģiem.

(13) Minimālais apdrošināšanas segums jānodrošina situācijās, kad gaisa pārvadātājs vai gaisa kuģa ekspluatants atbild par pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām saskaņā ar starptautisko konvenciju noteikumiem, Kopienas vai valsts tiesību aktiem, nepārkāpjot minētos noteikumus.

(14) Apdrošināšanai jāsedz ar aviāciju saistīta atbildība par pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām. Attiecībā uz pasažieriem, bagāžu un kravu apdrošināšanas segumam jāaptver arī nāves gadījumi un miesas bojājumi, kas radušies nelaimes gadījumos, un bagāžas un kravas nozaudēšana vai iznīcināšana, vai tās bojājumi. Attiecībā uz trešām personām apdrošināšanas segumam jāaptver nāves gadījumi, miesas bojājumi un īpašumam nodarīti zaudējumi, kas radušies nelaimes gadījumos.

(15) Šo regulu nedrīkst interpretēt kā tādu, kas prasa divkāršu apdrošināšanu. Ciktāl līgumpārvadātāju un faktisko pārvadātāju Monreālas Konvencijas 36. panta nozīmē var uzskatīt par atbildīgu par vienu un to pašu zaudējumu, dalībvalstis, lai nepieļautu divkāršu apdrošināšanu, var noteikt īpašus pasākumus.

(16) Kaut gan tirgus prakse, piedāvājot kopējo apdrošināšanu, veicina apdrošināšanu jo īpaši pret kara un terorisma draudiem, ļaujot apdrošinātājiem labāk kontrolēt savu atbildību, šī prakse neat-

([1]) OV L 240, 24.8.1992., 1. lpp.

▼B

brīvo gaisa pārvadātāju vai gaisa kuģa ekspluatantu no pienākuma izpildīt apdrošināšanas prasību minimumu, ja tā apdrošināšanas līgumā noteiktā kopsumma ir sasniegta.

(17) Jāprasa, lai gaisa pārvadātāji pierādītu, ka tie vienmēr izpilda šajā regulā paredzēto apdrošināšanas prasību minimumu attiecībā uz atbildību. Attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem un attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatantiem, kas izmanto Kopienā reģistrētu gaisa kuģi, apdrošināšanas pierādījumu iesniedzot vienā dalībvalstī, uzskatāms, ka tas iesniegts visām dalībvalstīm, ja vien šādu apdrošināšanu saskaņā ar piemērojamajiem tiesību aktiem izdarījis uzņēmums, kam to ir atļauts darīt.

(18) Attiecībā uz dalībvalsts teritorijas pārlidojumiem, ko veic trešās valsts gaisa pārvadātāji vai gaisa kuģis, kurš nav reģistrēts Kopienā, neparedzot nosēsties nevienā dalībvalstī vai pacelties gaisā no kādas dalībvalsts, visas pārlidotās dalībvalstis saskaņā ar starptautiskiem tiesību aktiem drīkst prasīt pierādījumu par atbilstību šīs regulas apdrošināšanas prasībām, piemēram, izdarot izlases pārbaudes.

(19) Apdrošināšanas prasību minimums pēc kāda laika būtu jāpārskata.

(20) Apdrošināšanas prasību minimuma piemērošanas uzraudzības procedūrām jābūt pārredzamām un nediskriminējošām, un tās nedrīkst kavēt preču, pakalpojumu un kapitāla brīvu apriti un personu brīvu pārvietošanos.

(21) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību ([1]).

(22) Ja vajadzīgi papildu noteikumi, lai noteiktu atbilstošu apdrošināšanu, kas sedz ar aviāciju saistītu atbildību aspektos, uz ko neattiecas šī regula, dalībvalstīm vajadzētu būt iespēja ieviest šādus noteikumus.

(23) Londonā 1987. gada 2. decembrī Spānijas Karaliste un Apvienotā Karaliste ar abu valstu ārlietu ministru kopīgu deklarāciju vienojās par plašākas sadarbības kārtību Gibraltāra lidostas izmantošanā. Šāda kārtība vēl jāievieš.

(24) Kopiena drīkst noteikt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu, jo šīs regulas mērķi, proti, apdrošināšanas prasību minimuma ieviešanu, kas var palīdzēt sasniegt iekšējā gaisa transporta tirgus mērķus, samazinot konkurences izkropļojumus, dalībvalstis nevar pietiekami labi īstenot, un tāpēc to var labāk īstenot Kopienas līmenī. Atbilstīgi minētajā pantā noteiktajam proporcionalitātes principam, šī regula neparedz neko, kas pārsniedz šā mērķa sasniegšanai vajadzīgo,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

1. pants

Mērķis

1. Šīs regulas mērķis ir noteikt apdrošināšanas prasību minimumu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām.

2. Attiecībā uz pasta sūtījumu pārvadājumiem apdrošināšanas prasības ir noteiktas Regulā (EEK) Nr. 2407/92 un dalībvalstu tiesību aktos.

([1]) OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

▼B

2. pants

Darbības joma

1. Šī regula attiecas uz visiem gaisa pārvadātājiem un visiem gaisa kuģu ekspluatantiem, kas veic lidojumus dalībvalsts teritorijā, uz ko attiecas Līgums, uz šo teritoriju, no tās vai pāri tai.

2. Šī regula neattiecas uz:

a) valsts gaisa kuģiem, kas minēti 3. panta b) punktā Konvencijai par starptautisko civilo aviāciju, kura parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

b) lidmodeļiem, kam maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir mazāka nekā 20 kg;

c) lidaparātiem, ar ko uzsāk lidošanu, izmantojot kāju spēku (tostarp motoparaplāniem un deltaplāniem);

d) piezemētiem aerostatiem;

e) pūķiem;

f) izpletņiem (tostarp burāšanas izpletņiem);

g) gaisa kuģiem, tostarp planieriem, kam maksimālā pacelšanās masa mazāka par 500 kg, un sīksvara lidaparātiem, kurus

— izmanto nekomerciālos nolūkos vai

— izmanto vietējai lidotāju apmācībai, kas nav saistīta ar starptautisko robežu šķērsošanu,

ciktāl tas skar šajā regulā paredzētos apdrošināšanas pienākumus, kas saistīti ar kara un terorisma draudiem.

3. Uzskata, ka šīs regulas piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgās juridiskās nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas šī lidosta.

4. Šīs regulas piemērošanu Gibraltāra lidostai atliek līdz brīdim, kad stājas spēkā kārtība, kas noteikta 1987. gada 2. decembra Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes ārlietu ministru kopīgajā deklarācijā. Spānijas un Apvienotās Karalistes valdība informē Padomi par šo spēkā stāšanās dienu.

3. pants

Definīcijas

Šajā regulā

a) "gaisa pārvadātājs" ir gaisa transporta uzņēmums, kam ir derīga ekspluatācijas licence;

b) "Kopienas gaisa pārvadātājs" ir gaisa pārvadātājs, kam ir derīga ekspluatācijas licence, kuru piešķīrusi dalībvalsts saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 2407/92;

c) "gaisa kuģa ekspluatants" ir persona vai organizācija, kas, nebūdama gaisa pārvadātājs, pastāvīgi izmanto vai ekspluatē gaisa kuģi; fizisku vai juridisku personu, kuras vārdā gaisa kuģis ir reģistrēts, uzskata par ekspluatantu, ja vien minētā persona nevar pierādīt, ka ekspluatants ir cita persona;

d) "lidojums" ir

— attiecībā uz pasažieriem un nereģistrēto bagāžu — laikposms pasažieru pārvadāšanai ar gaisa kuģi, kas ietver arī to iekāpšanu un izkāpšanu,

▼B

— attiecībā uz kravu un reģistrēto bagāžu — laikposms kravas un bagāžas pārvadāšanai no brīža, kad bagāža vai krava ir nodota gaisa pārvadātājam, līdz brīdim, kad to ir piegādā likumīgajam saņēmējam,

— attiecībā uz trešām personām — gaisa kuģa izmantošana no brīža, kad tiek iedarbināti dzinēji, lai veiktu manevrēšanu vai faktisku pacelšanos gaisā, līdz brīdim, kad tas nolaidies un dzinēji pilnībā ir beiguši darboties; arī gaisa kuģa pārvietošana ar velkošajiem vai stumjošajiem transportlīdzekļiem vai piedziņu, ko parasti izmanto gaisa kuģu vilcei un pacelšanai, jo īpaši gaisa plūsmām;

e) "SAT" ir speciālās aizņēmuma tiesības, ko noteicis Starptautiskais valūtas fonds;

f) "*MTOM*" ir maksimālā pacelšanās masa, kas atbilst apstiprinātai vērtībai, kura visiem gaisa kuģa tipiem ir īpaša un ir norādīta gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikātā;

g) "pasažieris" ir jebkura persona, kas lido ar gaisa pārvadātāja vai gaisa kuģa ekspluatanta piekrišanu, izņemot dežurējošos apkalpes locekļus — gan lidojuma apkalpi, gan stjuartus;

h) "trešā persona" ir jebkura juridiska vai fiziska persona, izņemot pasažierus un dežurējošos apkalpes locekļus — gan lidojuma apkalpi, gan stjuartus;

i) "komerciāla darbība" ir ekspluatācija par atlīdzību un/vai noma.

4. pants

Apdrošināšanas principi

1. Regulas 2. pantā minētajiem gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģa ekspluatantiem jābūt apdrošinātiem atbilstīgi šai regulai attiecībā uz ar aviāciju saistīto atbildību par pasažieriem, bagāžu, kravu un trešām personām. Apdrošinātie riski citā starpā ietver karadarbību, terorismu, nolaupīšanu, sabotāžu, nelikumīgu gaisa kuģa aizturēšanu un nemierus.

2. Gaisa pārvadātāji un gaisa kuģa ekspluatanti nodrošina, lai apdrošināti būtu visu lidojumi, neatkarīgi no tā, vai ekspluatētais gaisa kuģis ir to rīcībā uz tā pamata, ka tas ir to īpašums vai par to ir noslēgts nomas līgums, kopējas vai franšīzes ekspluatācijas, kodu koplietošanas vai jebkāds cits tamlīdzīgs līgums.

3. Šī regula neierobežo noteikumus par atbildību, kas izriet

— no starptautiskām konvencijām, kurās dalībvalstis un/vai Kopiena ir puses,

— no Kopienas tiesību aktiem un

— no dalībvalstu tiesību aktiem.

5. pants

Atbilstība

1. Gaisa pārvadātāji un attiecīgā gadījumā gaisa kuģu ekspluatanti, kas minēti 2. pantā, pierāda atbilstību apdrošināšanas prasībām, kas noteiktas šajā regulā, attiecīgo dalībvalstu kompetentajām iestādēm iesniedzot apdrošināšanas polisi vai citu derīgas apdrošināšanas pierādījumu.

2. Šajā pantā "attiecīgā dalībvalsts" ir dalībvalsts, kas piešķīrusi ekspluatācijas licenci Kopienas gaisa pārvadātājam, vai dalībvalsts, kur ir reģistrēts gaisa kuģu ekspluatanta gaisa kuģis. Trešo valstu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri izmanto gaisa

▼B

kuģi, kas nav reģistrēts Kopienā, "attiecīgā dalībvalsts" ir dalībvalsts, no kuras vai uz kuru tiek veikti lidojumi.

3. Atkāpjoties no 1. punkta, pārlidotās dalībvalstis drīkst prasīt, lai gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti, kas minēti 2. pantā, sniedz pierādījumu par derīgu apdrošināšanu saskaņā ar šo regulu.

4. Neierobežojot 8. panta 6. punkta piemērošanu, attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem un attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatantiem, kas izmanto Kopienā reģistrētu gaisa kuģi, apdrošināšanas pierādījumu iesniedzot 2. punktā minētajā dalībvalstī, uzskatāms, ka tas ir derīgs attiecībā uz visām dalībvalstīm.

5. Izņēmuma gadījumos, kas radušies apdrošināšanas tirgus nepilnību dēļ, Komisija saskaņā ar 9. panta 2. punktā minēto procedūru drīkst noteikt attiecīgus pasākumus 1. punkta piemērošanai.

6. pants

Apdrošināšana attiecībā uz atbildību par pasažieriem, bagāžu un kravu

1. Atbildībai par pasažieriem minimālais apdrošināšanas segums ir 250 000 SAT par pasažieri. Taču attiecībā uz nekomerciālām darbībām ar gaisa kuģi, kam maksimālā pacelšanās masa ir 2 700 kg vai mazāka, dalībvalstis var noteikt zemāka līmeņa minimālo apdrošināšanas segumu, ar noteikumu, ka šāds segums ir vismaz 100 000 SAT par pasažieri.

2. Veicot komerciālas darbības, atbildībai par bagāžu minimālais apdrošināšanas segums ir 1 000 SAT par pasažieri.

3. Veicot komerciālas darbības, atbildībai par kravu minimālais apdrošināšanas segums ir 17 SAT par kilogramu.

4. Šā panta 1., 2. un 3. punktu nepiemēro attiecībā uz dalībvalsts teritorijas pārlidojumiem, ko veic trešās valsts gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti, kuri izmanto Kopienā nereģistrētu gaisa kuģi, neparedzot nosēsties minētājā teritorijā vai pacelties no tās.

▼M1

5. Šajā pantā minētās summas drīkst attiecīgi pielāgot, ja tas vajadzīgs atbilstīgajos starptautiskajos nolīgumos izdarītu grozījumu dēļ. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 9. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

7. pants

Apdrošināšana attiecībā uz atbildību par trešām personām

1. Attiecībā uz atbildību par trešām personām minimālais apdrošināšanas segums par nelaimes gadījumu katram gaisa kuģim ir

Kategorija	Maksimālā pacelšanās masa (kg)	Minimālā apdrošināšana (miljoni SAT)
1	< 500	0,75
2	< 1000	1,5
3	< 2700	3
4	< 6000	7
5	< 12000	18
6	< 25000	80

▼B

Kategorija	Maksimālā pacelšanās masa (kg)	Minimālā apdrošināšana (miljoni SAT)
7	< 50000	150
8	< 200000	300
9	< 500000	500
10	≥ 500000	700

Ja jebkurā laikā attiecībā uz trešām personām nodarītiem zaudējumiem karadarbības vai terorisma risku dēļ apdrošināšanas segums par atsevišķiem notikumiem nav pieejams kādam gaisa pārvadātājam vai gaisa kuģa ekspluatantam, šāds gaisa pārvadātājs vai gaisa kuģa ekspluatants var izpildīt savu pienākumu apdrošināt šādus riskus, veicot kopējo apdrošināšanu. Komisija stingri uzrauga šā noteikuma piemērošanu, lai nodrošinātu, ka šādas apdrošināšanas kopsumma ir vismaz līdzvērtīga attiecīgajai tabulā norādītajai summai.

▼M1

2. Šajā pantā minētās summas drīkst attiecīgi pielāgot, ja tas vajadzīgs atbilstīgajos starptautiskajos nolīgumos izdarītu grozījumu dēļ. Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, pieņem saskaņā ar 9. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

▼B

8. pants

Izpilde un sankcijas

1. Dalībvalstis nodrošina, lai 2. pantā minētie gaisa pārvadātāji un gaisa kuģu ekspluatanti ievērotu šo regulu.

2. Šā panta 1. punkta vajadzībām un neierobežojot 7. punktu, attiecībā uz dalībvalsts teritorijas pārlidojumiem, ko veic trešās valsts gaisa pārvadātāji vai gaisa kuģi, kuri nav reģistrēti Kopienā, neparedzot nosēsties nevienā dalībvalstī vai pacelties gaisā no kādas dalībvalsts, kā arī attiecībā uz šāda gaisa kuģa ar transportēšanas mērķiem nesaistītām pieturām dalībvalstīs, attiecīgā dalībvalsts drīkst prasīt pierādījumu par atbilstību šajā regulā noteiktajām apdrošināšanas prasībām.

3. Vajadzības gadījumā dalībvalstis drīkst prasīt papildu pierādījumu no attiecīgā gaisa pārvadātāja, gaisa kuģa ekspluatanta vai apdrošinātāja.

4. Sankcijām par šīs regulas pārkāpumiem jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

5. Attiecībā uz Kopienas gaisa pārvadātājiem šīs sankcijas var ietvert ekspluatācijas licences anulēšanu, ievērojot attiecīgos Kopienas tiesību aktu noteikumus un saskaņā ar tiem.

6. Attiecībā uz trešo valstu gaisa pārvadātājiem un gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri izmanto gaisa kuģi, kas nav reģistrēts Kopienā, sankcijas var ietvert atteikumu attiecībā uz tiesībām nolaisties dalībvalsts teritorijā.

7. Ja dalībvalstis nav pārliecinātas, ka šīs regulas nosacījumi ir ievēroti, tās neļauj gaisa kuģim pacelties, kamēr attiecīgais gaisa pārvadātājs vai gaisa kuģa ekspluatants nav iesniedzis pierādījumu par atbilstīgu apdrošināšanas segumu saskaņā ar šo regulu.

▼B

9. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Komiteja, kas izveidota saskaņā ar 11. pantu Padomes Regulā (EEK) Nr. 2408/92 (1992. gada 23. jūlijs) par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem [1].

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, tad piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā minētā lēmuma 8. panta noteikumus.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā noteiktais termiņš ir trīs mēneši.

▼M1

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

▼B

4. Komisija turklāt var konsultēties ar komiteju par visiem citiem jautājumiem, kas saistīti ar šīs regulas piemērošanu.

10. pants

Ziņojums un sadarbība

1. Komisija līdz 2008. gada 30. aprīlim iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs regulas darbību.

2. Dalībvalstis pēc pieprasījuma iesniedz Komisijai informāciju par šīs regulas piemērošanu.

11. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā divpadsmit mēnešus pēc publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

[1] OV L 240, 24.8.1992., 8. lpp. Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).