Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B** **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 785/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 21 kwietnia 2004 r.

w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

(Dz.U. L 138 z 30.4.2004, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1137/2008 z dnia 22 października 2008 r.	L 311	1	21.11.2008

sprostowane przez:

►**C1** Sprostowanie, Dz.U. L 296 z 5.11.2008, str. 8 (785/2004)

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 785/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 21 kwietnia 2004 r.

w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ([3]),

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z ramami określonymi przez wspólną politykę transportową, a także w celu rozwijania ochrony konsumentów, istotne jest zapewnienie odpowiedniego minimalnego poziomu ubezpieczenia na pokrycie odpowiedzialności cywilnej przewoźników lotniczych w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich.

(2) Rozróżnienie między krajowym i międzynarodowym transportem lotniczym zostało wyeliminowane ze wspólnotowego rynku usług lotniczych, dlatego właściwe jest ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty.

(3) Konieczne jest wspólne działanie w celu zapewnienia, że wymogi, o których mowa, będą obowiązywać również w stosunku do przewoźników lotniczych z państw trzecich, tak aby zapewnić równe reguły gry w stosunku do tych, które obowiązują przewoźników lotniczych Wspólnoty.

(4) W swoim komunikacie z dnia 10 października 2001 r. dotyczącym reperkusji ataków terrorystycznych, jakie miały miejsce w Stanach Zjednoczonych w stosunku do branży ►C1 transport lotniczego ◄, Komisja stwierdziła zamiar zbadania wielkości i warunków ubezpieczenia wymaganego przy przyznawaniu ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄ przez Państwa Członkowskie w celu zapewnienia zharmonizowanego podejścia. Ponadto w swoim Komunikacie z dnia 2 lipca 2002 r. dotyczącym ubezpieczenia w sektorze ►C1 transport lotniczego ◄ w następstwie ataków terrorystycznych z dnia 11 września 2001 r., które miały miejsce w Stanach Zjednoczonych, Komisja oświadczyła, że będzie nadal monitorować rozwój sytuacji na rynku ubezpieczeń lotniczych w odniesieniu do zmian wielkości i warunków ubezpieczenia wymaganego przy przyznawaniu

([1]) Dz.U. C 20 E z 28.1.2003, str. 193.
([2]) Dz.U. C 95 z 23.4.2003, str. 16.
([3]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 13 maja 2003 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 5 grudnia 2003 r. (Dz.U. C 54 E z 2.3.2004, str. 40), stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 11 marca 2004 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 30 marca 2004 r.

▼B

►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄ przez Państwa Członkowskie.

(5) Decyzją Rady 2001/539/WE ([1]) Wspólnota zawarła Konwencję o ujednoliceniu niektórych zasad odnoszący się do międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodnioną w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Konwencja montrealska), która określa nowe zasady dotyczące odpowiedzialności cywilnej w zakresie międzynarodowego przewozu lotniczego osób, bagaży i ładunków. Oczekuje się, że zasady te zastąpią zasady określone w Konwencji warszawskiej z 1929 r., z późniejszymi zmianami.

(6) Artykuł 50 Konwencji montrealskiej wymaga, aby strony zapewniły ubezpieczenie przewoźników lotniczych odpowiednie dla pokrycia ich odpowiedzialności cywilnej określonej w tej Konwencji. Konwencja warszawska z 1929 r. z późniejszymi zmianami będzie nadal obowiązywać wraz z Konwencją montrealską przez czas nieokreślony. Obydwie Konwencje przewidują możliwość zastosowania nieograniczonej odpowiedzialności.

(7) Artykuł 7 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ([2]) stawia wymóg ubezpieczenia przewoźników lotniczych w celu pokrycia odpowiedzialności cywilnej w razie zaistnienia wypadków, w szczególności dotyczących pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz osób trzecich, jednakże bez określenia minimalnej wielkości i warunków ubezpieczenia.

(8) Należy uwzględnienić fakt, że Europejska konferencja w sprawie lotnictwa cywilnego przyjęła dnia 13 grudnia 2000 r. rezolucję ECAC/25-1 w sprawie minimalnego poziomu ochrony ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej wobec pasażerów i osób trzecich, która została zmodyfikowana dnia 27 listopada 2002 r.

(9) Konieczne jest wyznaczenie przewoźnikom lotniczym i operatorom statków powietrznych minimalnych wymogów w zakresie ochrony ubezpieczeniowej pasażerów, bagażu, ładunku oraz osób trzecich, w lotach odbywanych w granicach, do, z lub ponad terytorium Państwa Członkowskiego, łącznie z jego wodami terytorialnymi.

(10) Obowiązek dokonania ubezpieczenia powinien leżeć po stronie przewoźnika lotniczego posiadającego ważną ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄ oraz, w przypadku przewoźników lotniczych Wspólnoty, posiadającego ►C1 ważną koncesję na prowadzenie działalności przyznaną na podstawie rozporządzenia (EWG) nr 2407/92. Brak lub wygaśnięcie takiej koncesji nie zwalnia ◄ od przyjęcia tego obowiązku.

(11) O ile Konwencja montrealska szczegółowo reguluje odpowiedzialność cywilną w zakresie przewozu pasażerów, bagażu i ładunku, odpowiedzialność cywilna z tytułu przewożonej poczty podlega, zgodnie z art. 2 tej Konwencji, „zasadom mającym zastosowanie w stosunkach między przewoźnikami a administracją pocztową”. We Wspólnocie ubezpieczenie z tytułu takiej odpowiedzialności cywilnej w stopniu wystarczającym reguluje art. 7 rozporządzenia (EWG) nr 2407/92.

(12) Obowiązkowe ubezpieczenie nie powinno być wymagane w przypadku państwowych statków powietrznych i niektórych pozostałych typów statków powietrznych.

(13) Minimalna ochrona ubezpieczeniowa powinna być zapewniona w sytuacji, gdzie przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego ponosi odpowiedzialność cywilną w stosunku do

([1]) Dz.U. L 194 z 18.7.2001, str. 38.
([2]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

▼B

pasażerów, bagażu, ładunku lub osób trzecich, zgodnie z regułami konwencji międzynarodowych, prawem Wspólnotowym lub krajowym, bez naruszania tych reguł.

(14) Ubezpieczenie powinno obejmować szczególną odpowiedzialność cywilną lotnictwa w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku oraz osób trzecich. W odniesieniu do pasażerów, bagażu lub ładunków ubezpieczenie powinno obejmować ochronę na wypadek śmieci lub uszkodzenia ciała w wyniku wypadków oraz utraty lub zniszczenia lub uszkodzenia bagażu lub ładunku. W odniesieniu do osób trzecich ubezpieczenie powinno obejmować ochronę na wypadek śmierci, uszkodzenia ciała i uszkodzenia mienia w wyniku wypadków.

(15) Niniejszemu rozporządzeniu nie powinno się nadawać wykładni wymogu podwójnego ubezpieczenia. O ile zarówno przewoźnik zawierający umowę, jak i przewoźnik faktyczny w rozumieniu art. 39 Konwencji montrealskiej, mogą ponosić odpowiedzialność cywilną za tę samą szkodę, Państwa Członkowskie mogą ustanowić szczególne środki w celu uniknięcia podwójnego ubezpieczenia.

(16) Mając na uwadze to, że stosowana na rynku praktyka oferowania ubezpieczeń na bazie wartości zbiorczej może sprzyjać podlegalności ubezpieczeniu, zwłaszcza od ryzyka wojny lub terroryzmu, poprzez umożliwienie ubezpieczycielom lepszej kontroli nad zobowiązaniami z tytułu odpowiedzialności cywilnej, praktyka ta nie zwalnia przewoźnika lotniczego lub operatora statku powietrznego od obowiązku przestrzegania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia w przypadku osiągnięcia wysokości zbiorczej wartości ubezpieczenia ustalonej w zawartej przez niego umowie.

(17) Konieczne jest stosowanie wobec przewoźników lotniczych wymogu przedstawienia dowodów stałego przestrzegania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia na pokrycie odpowiedzialności cywilnej, jak przewiduje niniejsze rozporządzenie. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty oraz w odniesieniu do operatorów używających statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie, złożenie dowodów ubezpieczenia w jednym Państwie Członkowskim powinno być wystarczające dla pozostałych Państw Członkowskich, jeżeli ubezpieczenie takie jest dokonane przez przedsiębiorstwo upoważnione do tego na mocy obowiązującego prawa.

(18) ►C1 W odniesieniu do lotów tranzytowych nad terytorium ◄ Państwa Członkowskiego dokonywanych przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego lub ►C1 statek powietrzny zarejestrowany poza Wspólnotą bez lądowania ◄ lub startu z Państwa Członkowskiego, każde Państwo Członkowskie, ►C1 nad którym lot ten się odbywa ◄, ma prawo, zgodnie z prawem międzynarodowym, zażądać dowodów zgodności z wymogami w zakresie ubezpieczenia zawartymi w niniejszym rozporządzeniu, na przykład poprzez prowadzenie kontroli wyrywkowych.

(19) Minimalne wymogi w zakresie ubezpieczenia powinny zostać poddane rewizji po pewnym czasie.

(20) Procedury monitorowania stosowania minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia powinny być przejrzyste i mieć charakter niedyskryminacyjny oraz nie powinny utrudniać swobodnego przepływu towarów, osób, usług i kapitału.

▼B

(21) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ([1]).

(22) W przypadkach gdzie wymagane są dalsze przepisy w celu ustanowienia odpowiedniego ubezpieczenia pokrywającego szczególną odpowiedzialność cywilną lotnictwa w sprawach nieobjętych niniejszym rozporządzeniem, Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość wprowadzenia odpowiednich przepisów.

(23) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar zostały zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych obu państw. Ustalenia te nie weszły jeszcze w życie.

(24) Uwzględniając, że celem niniejszego rozporządzenia jest wprowadzenie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia, przyczyniające się do realizacji celów międzynarodowego rynku usług lotniczych poprzez zmniejszenie zakłóceń konkurencji, nie mogą w stopniu wystarczającym być osiągnięte przez Państwa Członkowskie i dlatego lepiej zostaną osiągnięte na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może podejmować środki, zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

1. Celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie minimalnych wymogów w zakresie ubezpieczenia przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich.

2. W zakresie przewozu poczty wymogami w zakresie ubezpieczeń są te wymienione w rozporządzeniu (EWG) nr 2407/92 i w prawach krajowych Państw Członkowskich.

Artykuł 2

Zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do wszystkich przewoźników lotniczych oraz operatorów statków ►C1 powietrznych wykonujących loty w granicach ◄, do, z oraz ponad terytorium Państwa Członkowskiego, które obowiązują postanowienia Traktatu.

2. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

a) państwowych statków powietrznych określonych w art. 3 lit. b) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

b) ►C1 modeli statków powietrznych posiadających MTOM ◄ poniżej 20 kg;

c) maszyn latających o starcie pieszym ►C1 (włączając paralotnie z napędem i lotnie z napędem); ◄

([1]) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

▼B

d) balonów na uwięzi;

e) latawców;

f) spadochronów (włącznie z spadochronami ►C1 wznoszonymi w powietrze przez holowanie); ◄

g) ►C1 statków powietrznych z szybowcami włącznie, posiadających MTOM poniżej 500 kg oraz mikrolotów, które ◄:

— są używane do celów niehandlowych, lub

— ►C1 są używane w lokalnych lotach instruktażowych ◄, które nie wiążą się z przekraczaniem granic międzynarodowych,

w takim zakresie, jaki na podstawie niniejszego rozporządzenia dotyczy zobowiązań do ubezpieczenia odnoszących się do ryzyka wojny i terroryzmu.

3. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich stanów prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

4. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego Gibraltar będzie wstrzymane do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii u Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o wspomnianej dacie wejścia w życie.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

a) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na eksploatację;

b) „przewoźnik lotniczy Wspólnoty” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄, udzieloną przez Państwo Członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia (EWG) nr 2407/92;

c) „operator statku powietrznego” oznacza osobę lub jednostkę niebędącą przewoźnikiem lotniczym, posiadającą ciągłą, skuteczną dyspozycyjność używania lub operowania statkiem powietrznym; osoba fizyczna lub prawna, na której imię statek powietrzny jest zarejestrowany jest uznawana za operatora, o ile osoba ta nie udowodni, że kto inny jest operatorem;

d) „lot” oznacza:

— w odniesieniu do pasażerów i nieodprawionego bagażu, ►C1 okres transportu pasażerów statkiem powietrznym, łącznie ◄ z wejściem na pokład i zejściem z pokładu,

— ►C1 w odniesieniu do ładunku ◄ i odprawionego bagażu, okres transportu bagażu i ładunku od momentu przekazania przewoźnikowi lotniczemu do momentu dostarczenia uprawnionemu odbiorcy,

— ►C1 w odniesieniu do osób trzecich, używanie statku powietrznego od momentu włączenia silników ◄ do celów kołowania lub właściwego startu do momentu, gdy znajduje się on na ziemi i jego silniki zostały całkowicie zatrzymane; ponadto oznacza przemieszczanie statku powietrznego przez holowanie, pojazdy pchające lub siły typowe dla napędu i wznoszenia statku powietrznego, w szczególności strumienie powietrza;

▼B

e) „jednostka rozliczeniowa” ►C1 oznacza Specjalne Prawo Ciągnienia ◄ według definicji Międzynarodowego Funduszu Walutowego;

f) „MTOM” oznacza maksymalną masę startową, która odpowiada potwierdzonej wielkości specyficznej dla wszystkich typów statków powietrznych, zgodnie z danymi ►C1 w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego; ◄

g) „pasażer” oznacza jakąkolwiek osobę uczestniczącą w locie za zgodą przewoźnika lub operatora statku powietrznego, z wyłączeniem pełniących służbę członków zarówno załogi statków powietrznych, ►C1 jak i personelu pokładowego; ◄

h) ►C1 „osoba trzecia” oznacza jakąkolwiek ◄ osobę prawną lub fizyczną, wyłączając pasażerów i pełniących służbę zarówno członków załogi, ►C1 jak i personelu pokładowego; ◄

i) ►C1 „operacja handlowa” oznacza operację, za którą pobierane jest wynagrodzenie i/lub wynajem. ◄

Artykuł 4

Zasady ubezpieczania

1. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych określeni w art. 2 są ubezpieczeni zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w zakresie swojej szczególnej ►C1 odpowiedzialności cywilnej w lotnictwie w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku i osób trzecich. ◄ Ryzyko podlegające ubezpieczeniu obejmuje akty wojny, terroryzm, porwania, akty sabotażu, bezprawne zajęcie, konfiskatę statku powietrznego oraz rozruchy.

2. Przewoźnicy lotniczy oraz operatorzy statków powietrznych zapewniają ochronę ubezpieczeniową każdego z lotów, bez względu na to, czy dysponowanie przez nich statkiem powietrznym wynika z własności, czy jakiejkolwiek formy dzierżawy, czy też ze wspólnych lub ►C1 franszyzowych operacji, dzielenia oznaczeń linii lub ◄ innej umowy o takim samym charakterze.

3. Niniejsze rozporządzenie jest bez uszczerbku dla zasad dotyczących odpowiedzialności cywilnej wynikającej z:

— konwencji międzynarodowych, których Państwa Członkowskie lub Wspólnota są stronami,

— prawa wspólnotowego, oraz

— prawa wewnętrznego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 5

Zgodność

1. Przewoźnicy lotniczy oraz, jeżeli wymagane, operatorzy statków powietrznych, określeni w art. 2, wykazują zgodność z wymogami w zakresie ubezpieczenia wymienionymi w niniejszym rozporządzeniu poprzez dostarczenie właściwym władzom zainteresowanego Państwa Członkowskiego ►C1 depozytu polisy ubezpieczeniowej lub innego dowodu posiadania ◄ ważnego ubezpieczenia.

2. Do celów niniejszego artykułu „zainteresowane Państwo Członkowskie” oznacza Państwo Członkowskie, które udzieliło ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄ wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, lub Państwo Członkowskie, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny ►C1 operatora statku powietrznego. ◄ W przypadku przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą „zainteresowane Państwo Członkowskie”

▼B

oznacza Państwo Członkowskie do lub z którego terytorium dokonywane są loty.

3. W drodze wyjątku od ust. 1, Państwa Członkowskie, ►C1 nad których terytorium wykonywany jest lot tranzytowy, mogą zażądać ◄ od przewoźników lotniczych oraz operatorów statków powietrznych ►C1 określonych w art. 2 okazania dowodów posiadania ◄ ważnego ubezpieczenia zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty oraz operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych we Wspólnocie, zdeponowanie dowodów ubezpieczenia w Państwie Członkowskim określonym w ust. 2 ►C1 jest wystarczające dla wszystkich państw członkowskich, bez uszczerbku ◄ dla stosowania art. 8 ust. 6.

5. W wyjątkowych przypadkach załamania na rynku ubezpieczeniowym Komisja może ustalać, zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2, właściwe środki dla stosowania ust. 1.

Artykuł 6

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej za pasażerów, bagaż i ładunek

1. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie pasażerów, ►C1 minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 250 000 SDR na pasażera. Jednakże, w zakresie niehandlowej eksploatacji statków powietrznych, których MTOM wynosi 2 700 kg lub mniej, państwa członkowskie mogą ustalić niższy poziom minimalnej sumy gwarancyjnej ubezpieczenia, przy zastrzeżeniu, że ochrona ta wynosi co najmniej 100 000 SDR na pasażera. ◄

2. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie bagażu ►C1 minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 1 000 SDR na pasażera w operacjach handlowych. ◄

3. W odniesieniu do odpowiedzialności cywilnej w zakresie ładunku ►C1 minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia wynosi 17 SDR za kilogram w operacjach handlowych. ◄

4. Ustępy 1, 2 i 3 nie mają zastosowania w odniesieniu do lotów nad terytorium Państw Członkowskich dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub przez operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, które nie obejmują lądowania lub startu ze wspomnianego terytorium.

▼M1

5. Wartości określone w niniejszym artykule mogą zostać odpowiednio dostosowane, jeżeli taka konieczność wynika z odpowiednich zmian w traktatach międzynarodowych. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 3.

▼B

Artykuł 7

Ubezpieczenie w zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich

1. W zakresie odpowiedzialności cywilnej wobec osób ►C1 trzecich, minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia w razie wypadku ◄ każdego ze statków powietrznych, wynosi:

▼B

Kategorie	MTOM (kg)	►C1 Minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia ◄ (w milionach SDR)
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

W każdym przypadku gdy ochrona ubezpieczeniowa od szkód wyrządzonych osobom trzecim z powodu ryzyka związanego z wojną lub terroryzmem nie jest dostępna dla któregokolwiek przewoźnika lotniczego lub operatora statku powietrznego na bazie poszczególnych wypadków, taki przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego może wypełnić swój obowiązek ubezpieczenia od takiego ryzyka poprzez ►C1 zawarcie ubezpieczenia na bazie zagregowanej. Komisja ściśle nadzoruje stosowanie tego przepisu w celu zapewnienia, że baza agregatu jest co najmniej równoważna odpowiednim kwotom wymienionym w tabeli. ◄

▼M1

2. Wartości określone w niniejszym artykule mogą zostać odpowiednio dostosowane, jeżeli taka konieczność wynika z odpowiednich zmian w traktatach międzynarodowych. Środki te, mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszego rozporządzenia, przyjmuje się zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 9 ust. 3.

▼B

Artykuł 8

Stosowanie oraz sankcje

1. Państwa Członkowskie zapewniają stosowanie się do niniejszego rozporządzenia przez przewoźników lotniczych i ►C1 operatorów statków powietrznych określonych w art. 2. ◄

2. Do celów ust. 1 i bez uszczerbku dla ust. 7, ►C1 w odniesieniu do lotów tranzytowych dokonywanych przez przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty lub statkiem powietrznym zarejestrowanym poza Wspólnotą ◄, które nie wiążą się z lądowaniem lub startem z któregokolwiek Państwa Członkowskiego, jak również w odniesieniu do postojów w Państwach Członkowskich takich statków powietrznych dla celów niehandlowych, zainteresowane Państwo Członkowskie może wymagać dowodów zgodności z wymogami w zakresie ubezpieczenia ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

3. W miarę potrzeby Państwa Członkowskie mogą wymagać dodatkowych dowodów od przewoźnika lotniczego, operatora statku powietrznego lub ubezpieczyciela, których wymóg ten dotyczy.

4. Sankcje za naruszenie niniejszego rozporządzenia są skuteczne, proporcjonalne oraz odstraszające.

▼B

5. W odniesieniu do przewoźników lotniczych Wspólnoty sankcje te mogą obejmować cofnięcie ►C1 koncesji na prowadzenie działalności ◄, na warunkach i zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego.

6. W odniesieniu do przewoźników lotniczych spoza Wspólnoty i do operatorów statków powietrznych używających statków powietrznych zarejestrowanych poza Wspólnotą, sankcje mogą obejmować odmowę zezwolenia na lądowanie na terytorium danego Państwa Członkowskiego.

7. W przypadkach gdy Państwa Członkowskie nie są przekonane, że warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały ►C1 spełnione, nie zezwalają na start statku powietrznego ◄, zanim przewoźnik lotniczy lub operator statku powietrznego, których to dotyczy, nie przedstawią dowodów posiadania wystarczającej ochrony ubezpieczeniowej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 9

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet ustanowiony na mocy art. 11 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych ([1]).

2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

▼M1

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 oraz art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów art. 8.

▼B

4. Komisja może ponadto konsultować z Komitetem każdą inną sprawę dotyczącą stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10

Sprawozdawczość i współpraca

1. Komisja składa Parlamentowi Europejskiemu oraz Radzie sprawozdanie z wyników stosowania niniejszego rozporządzenia do dnia 30 kwietnia 2008 r.

2. ►C1 Państwa członkowskie przekazują Komisji na jej wniosek informacje dotyczące ◄ stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 11

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwanaście miesięcy po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

([1]) Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 8. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).